joseph kessel

vol. II

MERMOZ

JOSEPH KESSEL
membru al Academiei franceze

MERMOZ

Volumul II

Traducere și postfață de
PAVEL POPESCU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1985

Cartea a treia
CUCERITORUL AMERICILOR

I
FUNCȚIONARUL

La 6 noiembrie 1927, pachebotul *le Groix* a ridicat ancora din portul La Rochelle cu destinația Rio de Janeiro. La bordul său se afla și Mermoz împreună cu Laté 26, cel cu care efectuase raidul Franța—Senegal.

Trăise, din momentul aterizării sale la Saint-Louis, o serie de zile dezordonate și singulare. Știrile în legătură cu traversarea, încununată de succes, a lui Costes și Le Brix... Revenirea la Toulouse în două salturi. Recepțiile organizate la diverse centre aeronautice, recepții în timpul cărora Mermoz a început lupta împotriva modestiei și a timidității sale. Prezentarea aparatului. Și, pe neașteptate, ca să zicem așa de pe o zi pe alta, ordinul de a pleca în America... Mermoz abia a avut timpul necesar să-și îmbrățișeze mama (ceea ce n-a fost cu putință și în cazul bunicilor, pentru care nutrea o mare și statornică tandrețe), și a și trebuit să se îmbarce. Iar acum, coastele Franței defilau prin dreptul ochilor săi.

Motivele acestui zor erau legate de însuși destinul Liniei. În acel moment, ea căpăta un nou chip și un nou stăpîn.

Încă din 1925, un om dotat cu o energie, o putere de muncă și o îndrăzneală admirabile își fixase atenția asupra întreprinderii Latécoère. Acest om era Marcel Bouilloux-Laffont. Timp de un sfert de veac, se pricepuse să acumuleze în America de Sud succese grandioase. Poseda acolo

porturi, căi ferate, docuri, magazine, bănci, întregi districte și orașe.

Cînd Marcel Bouilloux-Laffont a constatat dezvoltarea legăturilor aeriene, imaginația sa de făurar — poezie a marilor afaceri — l-a făcut să întrevadă ce prodigioasă pîrghie de penetrație și influență ar putea constitui o linie aeriană care să lege Franța de țări uriașe, lipsite de comunicații rapide și în ce măsură această linie ar deveni elementul de legătură și capul de afiș al celorlalte întreprinderi din stăpînirea sa. Partea europeană și africană a sistemului exista. Îi aparținea lui Latécoère. Trebuia, deci, căzut la o înțelegere. Operațiunea a cerut timp. Pînă la urmă, cei doi s-au întîlnit în America de Sud și, suflînd afacerea de sub nasul unei societăți germane, au obținut de la guvernele argentinian și chilian o concesiune poștală care le conferea o superioritate absolută asupra tuturor rivalilor eventuali. Compania Latécoère fuzionă cu grupul Bouilloux-Laffont, devenind Aeropoștala.

Aeropoștala... Ani de-a rîndul, pe Champs-Elysées a scăpărat emblema ei : un fulger roșu brăzdînd Atlanticul și cele trei continente.

Aeropoștala... Cu cîtă mîndrie, cu cîtă fervoare a pronunțat Mermoz, la început, acest cuvînt. Iar mai tîrziu, cu ce patetică părere de rău.

De îndată ce a obținut controlul afacerii, Marcel Bouilloux-Laffont s-a apucat să imprime filialei americane impulsul, anvergura și ritmurile ce-i erau proprii. Dar dacă dispunea de capitaluri, de organisme economice, de relații atotputernice, dacă pentru chestiunile administrative avea la îndemînă un personal încercat, în schimb, pentru noua linie, lipsea totul : terenuri, materialul, infrastructura, oamenii și un șef.

Acesta din urmă trebuia să se descurce și repede, și bine. Să fie și executant, și conducător. Să aibă curaj și discernămînt. Să fie ascultat, dar și iubit. În sfîrșit, să reprezinte Franța.

— Mermoz și nimeni altul, s-a pronunțat, fără șovăire, Daurat.

— Atunci să plece imediat ca pilot-șef, a decis Bouilloux-Laffont.

Mermoz a plecat, dar nu ca pilot-șef.

— Să n-aud de funcții sedentare, i-a declarat el cu fermitate lui Daurat. Sînt făcut pentru zbor. Atît și nimic mai mult. Nu plec în America decît în aceste condiții.

Daurat a lăsat pleoapa să-i cadă, și-a scuturat țigara și a spus :

— În regulă, te orientezi la fața locului.

Dacă i s-a mai întîmplat să se gîndească la această ofertă, în timp ce naviga pe *Groix*, a fost doar ca să pufnească în rîs. Auzi, să-i fie oferite păduri virgine, pampasuri, pămînturi neexplorate, munți gigantici, iar el să se țină de hîrțogărie !

Avea vîrsta lui Lindbergh și exemplul acestuia îl fascina. Grandoarea însă nu cunoaște seria. Drumurile celor însemnați de ea nu sînt niciodată aceleași.

Cel care l-a condus pe Mermoz, pentru prima oară, la țărmurile Americii a fost deosebit de lung. Pachebotul a făcut escală la La Coruña, Bordeaux și Dakar. Pasagerii nu erau nici numeroși, nici veseli. Majoritatea era formată din funcționari, cu destinația Senegal unde la acea epocă bîntuiau frigurile galbene. Era, de altfel, culoarea care le marcase, în avans, chipurile înspăimîntate. Ceilalți se compuneau din argentinieni, cu mutre triste și distante. Mermoz s-a circumscris în propriul perimetru ; a izgonit orice gînd din minte, s-a ghiftuit cu mîncare și somn, a

supt prin toți porii soare și odihnă. Aidoma unui animal puternic care se pregătește pentru un lung și dur efort, și-a abandonat mușchii plăcerilor trîndave.

Cînd *Groix* a traversat ecuatorul, Mermoz a primit cuvenitul botez. Tăvălit din cap pînă-n picioare în cocă, a fost aruncat, pe spate, într-o piscină improvizată din cinci prelate. Operațiunea s-a făcut de trei ori. Nici el și nici nimeni altul nu-și putea imagina atunci că îi era sortit să traverseze acest imaginar brîu al mapamondului de tot atîtea ori, ba chiar mai abitir ca cel mai nărăvit lup de mare.

Cu cîteva zile înainte de terminarea traversării, Mermoz a făcut cunoștință cu un tînăr misionar care călătorea la clasa a doua. Se ducea în Brazilia ca să se închidă, pentru tot restul vieții, într-o leprozerie. Vorbea cu o mare simplitate despre destinul său inexorabil. Mermoz a fost profund impresionat.

În ziua de 28 noiembrie, la asfințit, *Groix* pătrundea în rada lui Rio de Janeiro.

Etrava navei spinteca o apă în care jucau, schimbîndu-se între ele, reflexele cerului, ale stîncilor, ale copacilor și Mermoz se simți năpădit de un sentiment de fermecată uluire în fața atîtor splendori, a perfecțiunii lor, sălbatice și misterioase. De pretutindeni se conturau și dispăreau țărmuri încărcate de o vegetație compactă și înmiresmată, aidoma unor gigantice plete ale glicii-mamă, viguroase și fecunde. În față și de ambele laturi ale vasului apăreau insulițe ce păreau smocuri de pădure virgină iscate direct din mare. Brusc, le vedeai în spate. Țancuri golașe, de culoarea jarului, împungeau din undă cerul cu vîrfurile lor ascuțite. Fără încetare, estuarul fereca sau desfereca păienjenișul său marin, mineral sau vegetal.

Aveai senzaţia că eşti pierdut în miezul unui labirint sublim. Ochii nu mai ajungeau ca să cuprindă această profuziune, această risipă, acest dezmăţ de forme şi culori care-l năuceau, îl asaltau pe călător. Lanţuri muntoase îşi înmuiau jungla în masa lichidă ce tremura la picioarele lor. Pe creste zimţuite cocotierii îşi agitau buchetul lor de frunze bizare, aidoma panaşului din vîrful unui coif. La firul apei, înfipte în catifeaua întunecată a cîte unui luminiş, se iţeau colibe aurii. Păsări necunoscute urmăreau siajul. Vasul luneca încetişor printr-un univers vrăjit, instabil, în care sensul direcţiei devenea inutil şi care-şi reînnoia în fiece clipă rezervele sale de miraculos.

Nimic nu părea mai departe de existenţa organizată a oamenilor decît împletitura de ape, pietre şi frunze. Nimic nu părea mai aproape de virginitatea primelor ere cînd pămîntul, încă moale, îşi usca la soarele cataclismelor lutul său umed şi flora sa uriaşă.

Deodată, după cotul unui braţ de mare, apăru, aşa cum se întîmplă pe bulevardele frînte din vise, un oraş fără fruntarii, dezordonat, fantastic. Un oraş călărind coline, văi, munţi, cu edificii ţîşnind din plăji şi proptindu-se de stînci precum nişte piloni, cu mahalale cocoţate pe coaste şi agăţate de rădăcinile selvei, un oraş din sînul căruia izbucneau creste violacee şi dezgolite, un oraş feeric, zdrenţuit de golfuri, presărat de promontorii, aricit de ţancuri, încununat de junglă.

Mermoz uitase şi de treburile care-l aşteptau, şi de avion, şi de proiecte, uitase pînă şi de propria-i existenţă. Alerga de la babord la tribord, de la turnul de comandă la bompres, îmbătat, înspăimîntat de toate aceste minunăţii. Ar fi vrut să le cuprindă, să le întipărească pe veci pe retina sa şi în infailibila sa memorie de pasăre migratoare. Ţipa de atîta exaltare. Uneori îl stopa cîte o ima-

gine, și mai uluitoare decît toate celelalte. Atunci, fără grai, cu răsuflarea tăiată și părul lipit de tîmple de vîntul stîrnit de mersul navei, își odihnea îndelung privirea pe defileele și bolțile prin care pătrundea în noua sa împărăție.

Se lăsase noaptea. Milioane de focuri, fluvii și lacuri de lumină escaladau pantele, fremătau în luciul apei, împodobeau pămîntul, festonau masa întunecată a munților și a copacilor, dănțuiau de-a lungul promontoriilor și al insulelor. Întreaga radă, întregul estuar scăpărau pe zeci și zeci de kilometri.

„Ce minunăție, rosti Mermoz cu jumătate de glas. N-aș fi crezut ca lumea să fie atît de frumoasă."

Pieptul său eroic suporta greu această încărcătură de splendoare. I-a trebuit un efort ca să nu plîngă.

Direcția generală pentru exploatarea liniilor Aeropoștalei în America de Sud își avea sediul la Rio de Janeiro. Directorul ei se numea Julien Pranville. Era un băiat tînăr, focos și plin de viață. Rigoarea intelectuală a formației sale profesionale (absolvise Politehnica) nu alterase la el darul de a se entuziasma, simțul umanului, al epopeii, al poeziei. Imperios și metodic, emotiv și cu sînge-rece, el făcuse o adevărată pasiune pentru o sarcină a cărei grandoare, dificultate și lirism le înțelegea pe deplin.

Cînd l-a văzut pe Mermoz, cu umerii săi, cu fruntea lui luminoasă, cu zîmbetul lui timid și inspirat, a avut impresia că pe pămîntul brazilian debarcase, încarnat întru împlinirea dorințelor sale, însuși geniul Liniei.

— Sînt fericit că dumneavoastră veți fi pilotul nostru șef, rosti Pranville.

— Pilot-șef ? exclamă Mermoz. A nu, am mai refuzat odată. Mi s-a promis că voi zbura și atîta tot...

Şi-atunci, în holul vămii, Pranville se apucă să-l prelucreze pe Mermoz. Treaba s-a continuat în birourile Aeropoştalei sub ale cărei ferestre Avenida Rio Branco canaliza, prin zăpuşeala serii, puhoiul de lumini ale reclamelor şi hărmălaia unei mulţimi înveşmîntate în alb. Şi a urmat la restaurantul în care Pranville îl invitase pe Mermoz la cină.

„N-ai dreptul să fugi de această răspundere, a spus, în esenţă, Pranville în cursul vehementului său monolog. Da, înţeleg întreaga dumitale scîrbă pentru o meserie de funcţionar, dar e o meserie care trebuie făcută, şi încă făcută de dumneata. Nimeni dintre noi nu posedă nici măcar a suta parte din experienţa tehnică şi profesională pe care o ai. De ea trebuie să profite Linia ce se va naşte, camarazii dumitale şi Franţa. Gîndeşte-te la tot ce e în joc aici, la tot ce se leagă de izbînda noastră. Vieţi omeneşti, prestigiul ţării, gloria aviaţiei. Nimeni nu crede în aşa ceva. E nevoie deci să cîştigăm, cu orice preţ şi încă repede."

Mermoz asculta în tăcere. Din cînd în cînd, îşi ştergea fruntea de sudoare. Cauza nu era numai aerul dens şi înăbuşitor pe care palele ventilatoarelor abia izbuteau să-l mişte.

„Nu eşti născut ca o viaţă întreagă să asculţi de ordine şi să le execuţi, reluase Pranville cu aceeaşi înfocare. Ai talentele, ai stofa necesare să instruieşti, să conduci, să organizezi. E absolut necesar să devii şef."

Pranville a vorbit întreaga seară. Avea în el magnetismul tinereţii şi văpaia credinţei. I se adresa lui Mermoz ca unui camarad, ba chiar ca unui prieten. Amesteca fapte şi sentimente, cifre şi emoţii. Generozitatea şi exaltarea sa l-au impresionat pe Mermoz. De vreme ce băiatul ăsta, la fel de tînăr ca şi el, nutrea o asemenea dragoste pentru

munca ce-o presta, înseamnă că această muncă putea, trebuia să fie, în felul ei, frumoasă şi mare. Şi, de vreme ce Pranville îi cerea s-o împartă cu el, de vreme ce afirma că n-o poate încredinţa nimănui altuia, cum ar fi perseverat el, Mermoz, în refuzul său ?

— Bine, accept, s-a hotărît el într-un tîrziu, dar voi continua să zbor exact cît zboară şi un simplu pilot de linie.

— Zboară cît poftești, i-a replicat Pranville. Misiunile ţi le fixezi singur.

A doua zi dimineaţă, în timp ce arborii tropicali şi lianele de la Tijuca dormeau încă în văzduhul imobil, în timp ce în piaţa de lîngă port creşteau grămezile de fructe, legume şi peşti strălucitori, iar gigantica figură a lui Hristos de pe Corcovado îşi întindea braţele de ciment peste bulevardele, plajele, palatele, bisericile daurite şi zgîrie-norii din Rio de Janeiro, Pranville şi Mermoz, în biroul de pe Avenida Rio Branco se aplecau deasupra hărţilor, planurilor, graficelor şi a rapoartelor. Această iniţiere a durat patru zile încheiate.

În acest răstimp, Laté 26 pe care *Groix* îl adusese cu sine a fost montat. Mermoz a decolat în direcţia Buenos-Aires, cunoscînd în ansamblul lor atît situaţia generală, cît şi misiunea sa.

Obiectivul ideal al Aeropoştalei era acela de a asigura o legătură exclusiv aeriană între Franţa şi diversele ţări ale Americii de Sud. Dar, în momentul în care Mermoz săvîrşea primul său zbor la Buenos Aires, traversarea regulată, comercială a Atlanticului de Sud reprezenta doar un vis ambiţios.

Către sfîrşitul anului 1927, traversarea Oceanului era posibilă numai cu vasul. Pentru ca poşta să poată fi transportată cu maximă viteză — singurul sens al unei

liniii aeriene și unica rațiune a contractelor internaționale — era necesar ca traseul maritim să fie redus cît mai mult. Problema consta deci ca, pe ambele continente, poșta să fie adusă cu avionul în punctele unde Atlanticul se îngustează cel mai mult. În Africa, acest punct era Dakarul ; în America de Sud, Natalul. Primul era și terminusul vechii linii Latécoère. Pentru cel de al doilea, nu existau decît niște jaloane precare și încă doar pe jumătate din parcurs.

Cu cîteva luni în urmă, cei mai vechi piloți ai Companiei Latécoère : Vachet, Bédrignan, Rozès, Thomas, Deley, Hamm au fost expediați în America de Sud să facă recunoașterea traseului și să repereze terenurile. Aveau la dispoziție numai avioane Bréguet 14, ceva scule și nici un mecanic. S-a întîmplat chiar ca nevasta unuia dintre ei să coasă ea pînza sfîșiată a aripilor pentru ca bărbatul să-și poată continua zborul. Și totuși, oamenii aceștia au făcut ceea ce li s-a cerut. În pofida nenumăratelor pene, ei au aterizat pe toate plajele, în preajma tuturor așezărilor, în toate locurile propice de-a lungul redutabilei coaste ce merge de la Buenos Aires la Natal, au studiat terenurile de zbor, au fixat escalele. De bine, de rău, au înființat chiar și o poștă aeriană de încercare între Natal și Rio. Adevărul este că nu prea aveau ce transporta. Din fericire. Condițiile materiale nu-i îngăduiau pilotului nici viteză și nici regularitate.

Între timp, Bouilloux-Laffont obținuse de la guvernul francez să pună la dispoziția Liniei avizourile dezafectate ale marinei de război. În cîteva săptămîni, adică prin ianuarie 1928, flotila ar putea — cel puțin așa se spunea — să asigure naveta pe Atlantic. Imperativul absolut era — cu acest preț fuseseră obținute concesiunile poștale — ca pe ruta Buenos Aires — Natal. avionul să facă săptămînal

o cursă dus-întors, ceea ce însemna survolarea a cinci mii de kilometri de ţărmuri aproape neclocuite, acoperite de jungle, stînci, păduri virgine, climatul fiind cel tropical.

Sîntem în decembrie.

Pranville îi încredinţase, în totalitate, lui Mermoz jumătate din această gigantică sarcină, şi încă jumătatea cea mai dificilă, cea unde nu exista nimic, adică tronsonul Buenos Aires — Rio de Janeiro.

Concret, asta însemna că Mermoz trebuia să creeze aerodroame, să preia conducerea lor tehnică, să controleze exploatarea şi administraţia Liniei, să angajeze piloţi şi mecanici, să rezolve tot soiul de probleme cu guvernul argentinian, să bată concurenţa Statelor Unite şi a Germaniei, să efectueze zboruri de recunoaştere, într-un cuvînt să făurească, să anime, să supravegheze şi să conducă o întreprindere uriaşă, un numeros colectiv uman, totul cu maximă intensitate şi în termenul cel mai scurt. În acelaşi timp, — şi la aşa ceva Mermoz n-ar fi putut renunţa decît renunţînd la sine însuşi — să asigure la fel de prompt ca cel mai conştiincios camarad de zbor serviciul poştal.

Cînd a acceptat această misiune ce părea imposibil de îndeplinit de către un singur om, Mermoz nu avea decît douăzeci şi şase de ani. Purta însă în el o vigoare atît de mare, învinsese atîtea încercări, mia sa de ore de zbor deasupra deşertului îl purificase atît de bine de tot ce nu-i esenţial, dilatase de atîtea ori şi atît de mult limitele posibilului aparent, încît acum privea viitorul fără să-şi îndese capul între umeri şi să plece fruntea.

A aterizat deci ca tînăr şef, în primele zile ale lui decembrie, pe aeroportul militar de la Palomar, singurul utilizabil în împrejurimile Buenos Airesului. De la debarcarea lui la Rio de Janeiro şi pînă acum se operase în el o transformare subtilă şi completă, de care nu era

pe deplin conștient. Nu solicitase, nici pe departe, postul care devenise al său. Îl refuzase în Franța. Îl refuzase în America. El i-a fost impus de motivații morale de la care nu se putuse sustrage. Dar odată acceptată această funcție, trebuia să se pătrundă de spiritul și tonul ei. Și-a refulat timiditatea, scrupulele vîrstei, stînjeneala de a da ordine unor piloți mai vîrstnici ca el, dintre care, majoritatea, făcuseră războiul. Rangul pe care-l ocupa nu mai îngăduia manifestarea unor asemenea sentimente. Locul lor trebuiau să-l ia siguranța, decizia, eficacitatea în exercitarea comandamentului.

Aceste modificări au fost, la Mermoz, mai cu seamă interioare. Felul său camaraderesc de a fi nu s-a schimbat, nici gentilețea și nici simplitatea. Dar din tensiunea chipului, din ușoarele nuanțe ale glasului, din autoritatea pe care brusc și fără să vrea a început s-o emane, oamenii l-au înțeles și s-au înclinat.

Aflîndu-mă în America de Sud, am discutat îndelung despre Mermoz cu doi dintre cei mai vechi camarazi de zbor de-ai săi de acolo.

Thomas, pilot de război cu patrusprezece victorii la activ, de care nu vorbește niciodată, pilot din prima echipă a lui Latécoère, pilot pe un Bréguet 14 în Brazilia, Thomas era, în momentul în care ne-am cunoscut, directorul general al companiei Air France din America de Sud. Îi înlocuise pe Pranville și pe succesorul acestuia Barrière, ambii morți în exercițiul funcțiunii. Rar mi-a fost dat să întîlnesc un om atît de taciturn, dar a cărui tăcere să fie atît de lesne suportabilă. Era impregnat de finețe, delicatețe, înțelepciune. Despre Mermoz, însă, Thomas era oricînd gata să vorbească din abundență.

— L-am văzut la Montaudran, debutînd în fața lui Daurat, povestea el. În Maroc și în Spania ne-am încru-

cișat de sute de ori. Avea aproape aerul unui copil. Roșea extraordinar de ușor. Asculta mult și cînd vorbea, spunea numai lucruri gîndite și simțite, ca și cum îl stînjenea faptul că era auzit. Ce mai, un puștan. Cînd a sosit aici nu mi-a venit să cred că e unul și același om. O siguranță de sine trăznet. O autoritate să tai fier cu ea. Un adevărat leu.

Un zîmbet de o sfîșietoare tandrețe a iluminat chipul atît de simplu, atît de curat al lui Thomas cînd a conchis :

— Și ce tip grozav era...

Pe Deley l-am întîlnit la Santiago de Chile, pe terenul Air France, în momentul în care coboram, împreună cu Marcel Reine, din avionul cu care zburaserăm peste Anzii Cordilieri. Și el se bătuse în văzduh împotriva piloților de vînătoare germani, făcuse și el parte din primele echipaje din Spania, de pe linia Casablanca—Dakar, din America de Sud.

După ce terminasem dejunul pe care l-am luat cu Reine și coechipierii săi, radiotelegrafistul Pourchas și mecanicul Rubert, în căsuța piloților, de unde puteam admira crengile înflorite ale perilor, superbul cer chilian, ușor și limpid, și crestele înzăpezite ale Cordilierilor, Deley veni să se așeze lîngă mine.

— Sigur că l-am cunoscut pe Mermoz, mi-a spus el. Mai întîi în Spania, dar mai ales în Sahara, la Juby și Port-Etienne, unde eram comandant de aeroport. Ne era tare drag. Dar timid, mamă, mamă, ca un copilaș.

Căzu o clipă pe gînduri, ca apoi să continue :

— E absolut de neînțeles cum, odată venit, s-a apucat să dirijeze totul. Nu-mi credeam ochilor. Micuțul Mermoz, cum îi spuneam noi, veteranii Liniei, nu mai era deloc micuțul Mermoz. Căpătase o autoritate fantastică. Pesemne că-l formaseră așa pustiul și tot ce făcuse acolo. Dar de

iubit, era la fel de iubit. Cînd e vorba de vechi piloți, lucrul nu-i tocmai lesne de dobîndit.

Un zîmbet care-l întinerea i-a luminat chipul istovit.

— Rozès, îl știți, tulonezul, ăsta mai făcea din cînd în cînd gură, dar așa-i era felul și nu însemna că-l îndrăgea pe Mermoz mai puțin decît noi, ceilalți.

Înainte de a scrie prezenta carte și din dorința de a o face cu toată probitatea care-mi stătea în puteri, am încercat să-mi potrivesc pasul pe urma lăsată de Mermoz, fără să reușesc, din păcate, întru totul deoarece unele din traseele fondate de el au dispărut. Am zburat peste Brazilia, Chile și Argentina pînă în Țara de Foc. Acestea se petreceau la zece ani după ce Mermoz sărise de pe pasarela lui *Groix* pe pămîntul Argentinei. Puțini dintre contemporanii săi se mai aflau în serviciul companiei. Însă la Bahia, Natal, Rio, Pernambuco, Buenos Aires, Comodoro-Rivadavia, Santiago de Chile, am putut regăsi mecanici, ingineri, oameni de afaceri, administratori de-ai lui Bouilloux-Laffont care asistaseră la preluarea conducerii de către el. Cu toții mi-au confirmat, unii cu uimire, alții găsind lucrul perfect normal, profunda încredere în sine însuși și forța impetuoasă manifestate de Mermoz. Din acest punct de vedere, însă, nimic nu egalează spusele a doi vechi piloți, mîndri de trecutul lor, de experiența și statele lor de servicii, cinstiți și duri, susceptibili la culme cînd era vorba de demnitatea lor umană și profesională care au recunoscut că s-au supus, fără vreo revoltă interioară, tinerei autorități a unui băiat, autoritate ale cărei începuturi ei le priviseră cu ochi critic.

Nu degeaba, încă de pe vremea Palmyrei, ofițerii veneau să ceară sfatul caporalului-pilot Mermoz și-i acceptau tonul de șef. Nu degeaba Daurat tratase cu Mermoz de la egal la egal, iar uluitoarea echipă de pe ruta Casa-

blanca—Dakar îl plasase, prin acel straniu chimism de grup, deasupra ei.

În America de Sud Mermoz a găsit, pentru prima și ultima oară în viața sa, un acord perfect între condițiile exterioare, mijloacele ce i-au fost puse la dispoziție, anvergura acțiunii și propriul său adevăr. Maturizarea interioară se desăvîrșise. Solul și climatul erau pregătite și prielnice. Un fruct superb dădea în pîrg. În existența lui Mermoz această perioadă a fost, dacă nu cea mai elevată ca sensuri și bogății sufletești, în orice caz cea mai completă, cea mai bine închegată, un soi de capodoperă a propriei sale vieți.

O lume-ntreagă știe că Buenos Aires e un oraș foarte mare. Cu toate acestea, nu-i călător care, apropiindu-se de el, să nu fie uimit de dimensiunile sale, de trepidația, forța și vitalitatea lui. Aici rezidă caracterul său esențial. În rest, nici un stil, nici un har al naturii. În răstimpul a cincizeci de ani, cîteva milioane de oameni au izbutit să se înghesuie pe un teren plat și gol, vecin cu estuarul mîlos al fluviului Rio del Plata, larg cît un brat de mare. Au construit în grabă, fără să le pese de armonie sau unitate. În acest creuzet s-au contopit toate rasele lumii. Elementele primordiale omenești sînt mai malcabile și se amalgamează mai repede și mai bine decît cele minerale ; și, dacă populația imensei metropole a căpătat un caracter național comun, casele și străzile ei au rămas anodine. Monotonia reliefului se răsfrînge în planul urbanistic. Inspirat după modelul nord-american, e o tablă de șah împărțită în celule egale. Dar ce lipsite de sens sînt toate aceste „cuadras" în unghiuri drepte, acest amestec de zgîrie-nori de douăzeci de etaje, de reședințe particulare, aducînd cu cele din zona Monceau, de căsoaie greoaie, încărcate de stucaturi, de vile în stil englezesc ! Între fa-

ţadele şi printre zidurile lor curge un puhoi omenesc, se zbuciumă un popor nou, fermentează un viitor incalculabil. Portul mişună de vase, uzinele fumegă, magazinele oferă trecătorilor, cu miile, vitrinele lor, pe străzile prea înguste pentru numărul uluitor al automobilelor, circulaţia e veşnic gîtuită. Nici urmă de exotism în vechiul vice-regat spaniol, nici un reflex al originii sale. Rase bătrînele imobile în stil colonial. Demolate fostele *conventillos* *. Buenos Airesul are chipul tuturor oraşelor fără istorie, compensează tot restul şi ţine loc de trecut. Oraşul şi-a împrumutat trăsăturile de la toate capitalele lumii, aşa încît, deşi situat la douăsprezece mii de kilometri de Paris sau New York, parizianul sau nord-americanul au o singură surpriză : aceea de a nu avea nici una.

Ajuns la Buenos Aires după ce străbătuse o înşiruire de mahalale triste şi banale, Mermoz n-a fost încercat cîtuşi de puţin de sentimentul dezrădăcinării, lucru care l-a bucurat. Acest peisaj urban impersonal se acorda perfect cu natura ocupaţiilor în care urma să se iniţieze. La fel ca şi caracterul practic, realist al oraşului, dinamismul comerţului, intensitatea schimburilor, febra construcţiilor. Nimic din atmosferă, sol, clădiri, panorame nu distona cu noua sa muncă. Dimpotrivă, totul concura la croirea planurilor, alinierea cifrelor, stabilirea orarelor, operaţiuni de care Mermoz s-a apucat de-ndată.

Sediul Aeropoştalei se afla pe strada Reconquista, chiar în centrul acestui stup, cu secţiuni paralele şi perpendiculare, care era cartierul afacerilor. Îl aşteptau un birou, un fişet şi doi contabili argentinieni. Aceştia din urmă l-au obligat să-şi amintească la iuţeală de rudimentele de spaniolă învăţate pe vremea cînd ducea poşta de la Barcelona la Malaga. Împreună cu ei a trebuit să pună ordine în

* Schituri, mici aşezăminte monahale (N.T.).

hîrţogăria care se adunase înaintea venirii sale, s-o claseze, să reţină ce era de reţinut, să verifice conturile.

Brusc, în ciuda întregii sale bunăvoinţe, dar lipsit încă de deprinderea necesară, Mermoz a simţit că se sufocă. La trei zile după sosirea la Buenos Aires, la 9 decembrie, cea de a douăzeci şi şasea aniversare a naşterii sale (dată pe care a uitat-o ca de obicei), Mermoz a efectuat primul curierat la Rio de Janeiro. A dat gaze din plin şi la dus, şi la întors. Ce frumoasă, simplă şi comodă i s-a părut meseria de pilot ! Şi la cîtă autoconstrîngere a trebuit să se supună ca să revină în odaia unde-l aştepta fişetul şi să ferece în ea un corp cu muşchi trepidanţi, obişnuit cu dezordinea şi fanteziile unei eterne drumeţii ! Supunîndu-se ocupaţiei celei mai potrivnice firii sale, el a petrecut zile în şir citind rapoarte, redactînd note, stabilind bilanţuri.

Încetul cu încetul însă, un soi de lumină a prins să răzbată prin toată această hîrţogărie plicticoasă. Pe măsură ce înainta printre meandrele şi angrenajele administrative, Mermoz începea să înţeleagă că de aceste vrafuri de pagini dactilografiate depindea organizarea Liniei, că bazele ei indispensabile se sprijineau pe coloanele de cifre. Şi a mai înţeles că lui îi revine sarcina să facă din munca mecanică a scribilor, a funcţionarilor, a contabililor, a casierilor, al cărei control îi era odios, un instrument destinat cuceririi spaţiului. Impulsul imprimat acestei munci, orientarea ei, concluziile pe care avea să le tragă, puteau să întîrzie sau să precipite amenajarea Liniei, să asigure securitatea şi viteza ei. Ţinea în mîinile sale una din manetele ce comandau deschiderea postei aeriene Franţa—America. În teancurile de dosare jucau reflexe ale cerului şi ale Oceanului.

Repulsia lui Mermoz a dispărut. Şi chiar dacă n-a îndrăgit munca asta sedentară (i-ar fi fost, organic, imposibil), măcar a început s-o stimeze. Din acest moment, cînd adnota, dicta, calcula, se simţea împăcat cu sine însuşi.

Trei oameni l-au ajutat mult pe Mermoz, dînd muncii sale ingrate o formă amicală şi vie : domnul de Sleyes, delegatul francez al Aeropoştalei, administratorul său financiar, domnul Dony, şi Almonacid, reprezentantul părţii argentiniene. L-au primit pe Mermoz cu toată căldura ; fiecare dintre ei, în felul său şi-n funcţie de temperament, simţea valoarea şi poezia viitoarei Linii. Tinereţea lui Mermoz, entuziasmul său lucid, pecetea unei victorii mitologice gravate pe chipul lui frumos, toate acestea i-au cucerit chiar din primul moment. El s-a legat mai ales de Almonacid. Foarte înalt, foarte subţire, rasat pînă-n vîrful unghiilor, cu o figură bărbătească şi mîndră şi ochi scăpărători, Vicente de Almondos de Amolnacid părea desprins din paginile unui roman cu cavaleri spanioli. În timpul războiului se înrolase în aviaţia franceză. Căpătase, pe cîmpul de bătălie, gradul de căpitan. Odată întors acasă, tot ce se referea la zbor şi la Franţa îi devenise sacru. Socotind injurioase părerile exprimate de un ofiţer argentinian germanofil în legătură cu primii piloţi ai lui Latécoère, Almonacid l-a provocat la duel. S-au bătut cu sabia. Romantica lui exaltare îi plăcea lui Mermoz. Odată cu ea, în birourile de pe Reconquista a pătruns şi lirismul.

Mermoz evada adesea ca să facă un salt pînă la terenul de la Pacheco, unde avea misiunea să amenajeze un aeroport. În prezent, o şosea asfaltată duce la acest platou situat la cincizeci de kilometri nord de Buenos Aires. De-a lungul pistei se înşiruie hangare, instalaţii de T.F.F. şi ateliere model. Dar la sfîrşitul lui 1927, Pacheco era, pe timp frumos, un cîmp pustiu şi colbuit, iar pe vreme rea,

un smîrc. Numai cineva care a călătorit prin cîmpia argentiniană are cum să știe cu cîtă rapiditate un drum perfect carosabil se poate transforma sub acțiunea averselor torențiale într-un torent de noroi. Într-o oră, uneori mai puțin, cel mai elementar trafic devine imposibil. Ca să ajungă din oraș la teren, folosind singura pistă care lega pe atunci cele două puncte, Mermoz lua cu sine în mașină și niște lanțuri. Adesea însă, chiar și cu ele, roțile tot se împotmolcau. În asemenea cazuri, Mermoz abandona automobilul său nou, schimbîndu-l cu un vechi Ford, ținut în rezervă la o răspîntie. Dar și acesta se înnămolea după cîțiva kilometri. Atunci, încălțat cu niște cizme mai sus de genunchi, Mermoz pornea să lupte cu diluviul pînă la linia de decovil care deservea șantierele aeroportului, unde sosea într-un vagonet împins de muncitori. La plecare, jocul începea în sens invers.

Indiferent însă dacă cerul era senin sau înnegurat, din toate atribuțiile sale aceasta îi plăcea lui Mermoz cel mai mult. Vedea trăind, în piatră, în lemn, în metal, calculele și rapoartele făcute. Îi zorea pe muncitori, discuta cu inginerii. Își imagina de pe acum, sub bolta înaltă a viitoarelor hangare, șirul de mașini zburătoare și tăcerea lor misterioasă într-o penumbră ca cea a catedralelor. Auzea zăngănitul sculelor în atelierele încă informe și savurosul argou al mecanicilor, certurile și rîsul lor. Dar, mai ales, vedea aparate decolînd, aterizînd, iar în carlingile lor, chipurile camarazilor și propriul său chip. Atunci, înălța către soare sau ploaie fața sa bărbătească, transfigurată, și, purtînd pe cizme praful ori noroiul terenului, se îndrepta spre birou ca spre un cîmp de bătălie.

Odată ajuns, înainte de a se apleca peste hîrtii, contempla harta țintuită pe perete pe care, marcate prin puncti-

şoare roşii, se detaşau itinerarele proiectate de Aeropoştală.

Paraguay, Chile, Patagonia.

Într-o bună zi avea să facă recunoaşterea lor, să le exploreze. Îi fremătau nările de neastîmpăr. Înainte de toate însă, trebuia să demareze legătura poştală Buenos Aires — Toulouse. Iar pentru asta era nevoie de rapoarte şi cifre, de cifre şi rapoarte. Şi cu un icnet de ţapinar în plin efort, Mermoz îşi încovoia spinarea peste masa acoperită de hîrtii.

Nu trecuse nici o săptămînă de cînd se întorsese din primul său zbor poştal pînă la Rio şi deja, datorită impersonalităţii oraşului, monotonici muncii şi unei uşurinţe de adaptare formate de opt ani de continue peregrinări, Mermoz avea sentimentul că nu trăise niciodată altundeva decît la Buenos Aires. Se asimilase perfect. I se părea că frecventase dintotdeauna birourile de pe Reconquista, îşi purtase cizmele pe terenul de la Pacheco şi-şi luase prînzurile la taica Bach.

Aşa-i spuneau toţi cei ce mîncau la el, bătrînului alsacian cu faţa rotofeie şi stacojie de pe urma romului îngurgitat, excelent bucătar, care ţinea, la vremea aceea, o pensiune renumită printre francezii din Argentina. O instalase în vechea reşedinţă a unui moşier cîndva bogat, acum ruinat. La etajul întîi se găsea o imensă sufragerie, împodobită cu un şemineu, ale cărui dimensiuni erau pe măsura încăperii. Aici, pe timp friguros, ardea întotdeauna un foc viu. Pe vreme frumoasă, masa era pusă pe o terasă largă umbrită de copacii din grădină. Atît în sufragerie, cît şi pe terasă se găsea întotdeauna o masă impozantă, aranjată mai cu dichis, la care luau loc vreo cincisprezece convivi ; pentru aceştia, atît taica Bach, cît şi nevastă-sa aveau atenţii speciale. Mesenii respectivi erau primii piloţi

ai Aeroposталei, actorii diverselor trupe franceze aflate în turneu și cîțiva străini stabiliți la Buenos Aires. O hărmălaie de liceeni în recreație, o veselie de popotă de aviatori și cantină de artiști făceau din această masă centrul vital al pensiunii Bach. Să fii admis, era o onoare. Mermoz și-a avut locul din oficiu.

Prezența sa a fost, ca de obicei, o binefacere pentru toți ceilalți. Iar el, în atmosfera aceasta de camaraderie, și-a regăsit, așa cum a făcut-o pînă la sfîrșitul vieții, acea parte de copilărie care nu l-a părăsit niciodată. A plonjat cu încîntare în vîrtejurile veseliei, a cîntat, a dansat, s-a ținut de pozne, a născocit farse, iar rîsul său puternic și proaspăt izbucnea întruna cu spontaneitatea unui element natural. Pofta sa de mîncare stîrnea admirație chiar și într-un oraș unde se mănîncă de două ori mai mult ca în alte părți și unde hartane de cărnuri suculente sînt servite în porții uriașe. Madam' Bach, o matroană sprințară și bună, care-i amintea lui Mermoz de bătrînele domnișoare de la *„Marele Balcon"* din Toulouse, urmărea cu o privire înduioșată performanțele pensionarului său. Taica Bach, dîndu-și pe ceafă tichia, ieșea din bucătărie și ciocnea un pahar cu vesela gașcă.

Rozès spunea o snoavă, un actor declama o tiradă. Mermoz surîdea noilor chipuri, dintre care unele aparțineau celor ce aveau să se numere printre cei mai buni prieteni ai săi. Deodată se apleca, înșfăca două din picioarele scaunului vecin, îl ridica împreună cu cel ce ședea deasupra și îl purta așa, ca pe o tavă, de jur împrejurul sufrageriei.

Cu toate acestea, nici tovarășii de pensiune, nici vizitele la terenul de la Pacheco, nici exercițiile pe care le practica duminica la Clubul francez de atletism și canotaj, nici unda de afecțiune pe care o stîrnea pretutindeni,

nimic nu-l putea face să uite că nu mai zboară. Trecuse mai bine de o lună de cînd nu mai pusese mîna pe manșa unui avion. Primele săptămîni ale noului an le petrecuse exclusiv la sol. Munca de birou îl absorbea din ce în ce mai mult. Cu fiecare zi senzația de frustrare pe care o are un toxicoman privat de drog devenea tot mai acută. Cu fiecare zi sacrificiul acceptat devenea tot mai greu. Și tot cu fiecare zi înțelegea necesitatea și măreția acestui sacrificiu.

Orice colectivitate omenească transplantată într-o altă țară decît cea de baștină cu scopul de a dezvolta o vastă întreprindere purtînd culorile patriei simte, în scurt timp, că formează o lume aparte. Ea creditează acolo, în îndepărtata străinătate, o întreagă națiune. Sensibilitatea lui Mermoz, demnitatea sa, orgoliul, sentimentul grandoarei, l-au făcut să simtă acest adevăr într-un mod decisiv. Își purta, fără murmur, jugul pe care-l acceptase.

Pranville sosise la Buenos Aires pentru o inspecție de cîteva zile. După ce a examinat treaba făcută de Mermoz, directorul exploatării i-a spus :

— N-am să mă mai uit prin nici o hîrtie. Ai mînă liberă. De aici încolo, dumneata ești eu, iar eu dumneata.

În timp ce Pranville se afla împreună cu Mermoz, o nenorocire materializă în chip solemn pentru cei doi oameni sensul național al sarcinii care-i îngemăna. De partea cealaltă a lui Rio del Plata, deasupra Uruguayului pe care avioanele ce zburau către Brazilia îl survolau de îndată ce părăseau Buenos Airesul și traversau fluviul, s-a produs primul accident mortal al Liniei. Un Laté 26 s-a prăbușit pe neașteptate la cîțiva kilometri de Montevideo. Pilotul Santelli și mecanicul său au fost uciși pe loc.

Mermoz şi Pranville s-au deplasat imediat cu avionul în capitala uruguaiană, iar de acolo, tot pe calea aerului, la locul accidentului. Mermoz a fost pustiit de durere. Nu mai văzuse niciodată, ca pilot al Liniei, rămăşiţe omeneşti extrase dintr-un avion. Aproape se simţea răspunzător pentru această moarte. Nu era el cel însărcinat cu itinerarele ? Nu ducea el o existenţă de birocrat ? Dacă ar fi zburat la rînd cu ceilalţi, poate că acum s-ar fi găsit el în locul camaradului căzut. Nimeni însă n-a putut ghici suferinţa şi scrupulele ce-l încercau. Rolul său de şef şi de ambasador era acela de a reda încredere spiritelor neliniştite, de a reduce, prin sîngele său rece, prin optimismul său aparent, consecinţele evenimentului. Ele păreau dezastruoase. Prietenii Franţei erau consternaţi. Masele se îndoiau de Aeropoştală. Concurenţii americani şi germani * comentau evenimentul făcînd un mare tamtam, cu exagerări şi falsă complezenţă. În asemenea împrejurări, Mermoz trebuia să prezinte o mină senină. După Gourp, după Erable, Santelli îl făcea să înţeleagă cu cît sînge se plătesc marile înfăptuiri.

Din această moarte s-a desprins însă pentru Mermoz şi o altă lecţie, mai copleşitoare. Uruguaienii nu uitaseră ce făcuse echipa de pe ruta Casablanca—Dakar pentru salvarea comandorului Larre-Borgès şi a camarazilor săi. Nu uitaseră că Mermoz fusese primul care semnalase epava hidroavionului abandonată pe malul lui Rio de Oro. Din recunoştinţă pentru Mermoz, Guillaumet, Reine şi Antoine, la moartea lui Santelli Uruguayul a declarat doliu naţional. Guvernul şi-a asumat sarcina funeraliilor pilotului şi ale mecanicului francez. O uriaşă mulţime a urmat cortegiul. În primele rînduri păşeau, umăr la umăr,

* Companiile Condor şi Pan-american instalau o linie de hidroavioane de-a lungul coastei. (N.A.)

Larre-Borgès și Mermoz. Nici unul din ei nu prevăzuse atunci, la Juby, cînd își luau rămas bun promițîndu-și că se vor revedea într-o zi, că-și vor respecta făgăduiala în acest mod și pe celălalt țărm al Atlanticului.

Mermoz pășea drept ca un catarg, cu umerii dilatați, cu trăsăturile sale fine pietrificate de o meditație gravă, de un soi de jurămînt integral. Și în timp ce ochii săi, fermi și triști, în care se deslușea, mai pregnant ca oricînd, nostalgia infinitului, urmăreau cele două sicrie, Mermoz gîndea :

„La douăsprezece mii de kilometri de casă nu puteau găsi moarte mai frumoasă."

Și mai gîndea, ascultînd în urma lui pașii mulțimii, cît de mult, prin toate succesele și dezastrele ei, slujea aviația Franța și că el, la rîndu-i slujitor al aviației, trebuia să meargă și mai departe în efort și abnegație.

II
ZI ŞI NOAPTE

În cursul lunii februarie, Mermoz s-a consacrat în întregime pregătirii poştei transatlantice. A echipat terenurile, a zorit expedierea aparatelor care soseau din Franţa cu întîrzieri extraordinare. A ordonat revizuirea motoarelor, prost reglate pentru climatul în care urmau să funcţioneze şi pe care mecanicii Aeropoştalei trebuiau să le pună veşnic la punct. Dorea din răsputeri ca la inaugurarea marii linii, tot ce depindea de el — oameni, aerodroame, material — să se prezinte în condiţii de maximă eficacitate.

Uneori, se întrerupea din munca sa obsedantă, din reclamaţiile şi imprecaţiile împotriva încetinelii diverselor instituţii şi funcţionari, îşi destindea muşchii sătui de atîta inactivitate şi se apropia de uriaşa hartă a Americii de Sud. Privirea îi urmărea punctele roşii care, de la Buenos Aires mergeau pînă la Ţara de Foc, la Santiago de Chile, coteau apoi spre nord, urmăreau coasta Pacificului, traversînd Bolivia şi Peru pînă la Panama, se uneau cu linia punctată de pe ţărmul Atlanticului şi coborau înspre Venezuela, Guyana şi Brazilia. Această pînză de păianjen ţesută peste giganticul continent trebuia să se transforme într-o reţea aeriană. Asta era vrerea lui Bouilloux-Laffont.

„Cîtă credinţă e în acest om, gîndea Mermoz, cît curaj, ce anvergură ! Iar mie mi-a revenit misiunea să fac recunoaşterea tuturor acestor căi. Nu există pe lume destin mai fericit !"

Rămînea pe gînduri cîteva clipe, apoi privirea i se fixa asupra unicei linii roşii continui, trasate printre atîtea altele punctate. Ea ducea de la Buenos Aires la Natal. De această linie, îndreptată spre Franţa, depindeau toate celelalte. Răspunderea pentru prima ei jumătate îi revenea. Atunci, cum de-şi permitea să se piardă în reverii ? Fiecare clipă aparţinea acestui grandios plan.

La 1 martie 1928, Mermoz a decolat luînd cu sine prima poştă aeriană sud-americană destinată Europei.

A făcut-o fără vreo remuşcare. Timp de trei luni, cu o aplicaţie inflexibilă, în pofida pornirilor sale celor mai puternice, prestase un serviciu sedentar. Totul fusese pus la punct. Coarda arcului fusese întinsă. Avea tot dreptul să fie primul care să se bucure de zborul săgeţii. Mai mult decît atît, avea această îndatorire.

În primele ei săptămîni de existenţă, faima, răsunetul Liniei urmau să fie condiţionate de siguranţa sa, de regularitatea şi viteza ei. Încă de pe vremea uceniciei sale de la Istres, Mermoz definea astfel concepţia despre meseria de aviator : „Să pleci de unde vrei, cînd vrei şi să ajungi unde vrei şi cînd vrei." Niciodată această formulă nu avusese atîta valoare ca acum cînd toate naţiunile Americii latine urmăreau cu acuitate debuturile liniei internaţionale. Or, Mermoz era convins că nimêni în afară de el n-ar putea străbate mai repede şi mai sigur distanţa dintre Buenos Aires şi Rio de Janeiro. De-a lungul tuturor acestor ani îşi urmărise cu luciditate progresele. Simţea cum, etapă după etapă, se ridicase deasupra celorlalţi. Şi dacă nu-l încerca nici un fel de orgoliu, era pentru că, asemeni tuturor oamenilor cu adevărat mari, măsura propriei valori nu i-o dădea numărul treptelor depăşite, ci acela care îi rămîneau de urcat pentru a ajunge acolo unde dorea. Iar pentru cei ca el, această scară e fără sfîrşit.

În planul idealului, al absolutului, Mermoz era de o umilință nespusă. În materie de ierarhie umană, avea o noțiune foarte exactă a rangului pe care-l deținea, atît în meserie, cît și în cadrul Liniei. Știa de pildă că există aici cîțiva piloți de clită care posedau în egală măsură cu el simțul zborului, finețe în manevră, sînge rece în fața pericolului. Dar cînd era vorba de dragostea și credința în aviație, de amploarea orizontului spiritual, de violența voinței, de noțiunea măreției, atunci se simțea superior tuturor. Iar pentru a face să demareze Linia, pentru a-i imprima adevăratul ei ritm, se simțea desemnat el, și nimeni altul. Așa era drept, așa trebuia să fie.

A decolat deci pe 1 martie, o dată cu ziua. Își propusese ca în acest voiaj inițial să forțeze etapele, să bată toate recordurile. Așa cum o spunea însă chiar el, dintotdeauna a trebuit să lupte aprig pentru cucerirea succesului. Dintotdeauna, la prima încercare, circumstanțele i-au fost potrivnice. Destinul său era să biruie prin îndîrjire. La fel s-a întîmplat și în cazul acestui zbor atît de mult așteptat, pentru care sacrificase libertatea sa înaripată. Abia trecuse de prima escală, Montevideo și, zburînd peste frontiera Uruguayului, se angajase deasupra teritoriului brazilian, că s-a produs o pană la pompa de apă. A fost nevoit să aterizeze la Jaguaro, să repare pe loc și abia după aceea să atingă escala următoare, Pelotas. Din pricina acestei întîrzieri, n-a ajuns la Rio decît a doua zi pe la prînz.

În pofida acestui accident mecanic, în pofida furiei sălbatice care-l cuprinsese în clipa cînd s-a văzut neputincios în fața penei, în pofida tuturor mușchilor, a tuturor nervilor crispați cît timp durase această călătorie pe un traseu foarte vag cunoscut, în momentul în care sărea din avion pe aeroportul din Rio unde-l aștepta Pranville, Mermoz arbora zîmbetul cel mai radios. În goana mare sacii cu

poştă sînt transbordaţi într-un alt avion al cărui motor tună, aparatul se desprinde de sol, iată-l pierzîndu-se pe cer în direcţia nord. Din escală în escală, din etapă în etapă, poşta aeriană îşi întinde firul pînă la Natal.

Acolo aşteaptă avizoul. Pe ruta Casablanca-Dakar, echipajele se pregătesc. Pe terenul de la Montaudran, Daurat urmăreşte mersul avioanelor scuturîndu-şi ţigara stinsă. Şi în această cursă de treisprezece mii de kilometri care de aici încolo n-avea să se mai oprească, el, Mermoz comandase şi luase startul, punînd în mişcare cea mai lungă linie aeriană de pe glob.

A doua zi, Mermoz era la Buenos Aires.

De atunci datează o activitate ameţitoare. Nu a abandonat nici una din funcţiile avute. Putea fi văzut la sediul de pe strada Reconquista, la Pacheco, în birourile ministerelor argentiniene. Aeroportul creştea. Hîrtiile care trebuiau citite, expediate, redactate se înmulţeau. Relaţiile cu autorităţile se ramificau. În prezent, Mermoz avea în subordine un adevărat stat-major de secretare, douăzeci de mecanici, şase piloţi, ingineri, arhitecţi, antreprenori. Cu toţii aşteptau ordine, cereau directive. Trecea de la chestiuni financiare la probleme de construcţii, de la mecanică la diplomaţie. Linia demarase şi nici un angrenaj nu trebuia să scîrţîie. Se ocupa de tot, supraveghea totul, prevedea totul. În acelaşi timp, zbura ca oricare alt pilot al Liniei, de parcă asta ar fi fost unica sa îndeletnicire.

Petrecea zece zile la Buenos Aires, patru la Rio şi acoperea în fiecare lună un parcurs de zece mii de kilometri. Parcurs pe care chiar el îl descria astfel :

„Traseul e dur. Vînturi neregulate, frecvente furtuni, iar de la Porto-Alegre călduri năpraznice. Începînd cu golful Sfintei Caterina, centru inevitabil de perturbaţii atmosferice, pădure virgină neîntreruptă. În caz de pană,

avem la dispoziție doar cîte un capăt de plajă ca să aterizăm. Cea mai grea este etapa Santos — Rio. Un țărm zdrențuit, nici o plajă și un număr incalculabil de insulițe, un soi de blocuri de stîncă împădurite. Pădurea virgină, bunget inextricabil de palmieri, liane și copaci de esențe prețioase, intră aproape în mare. Într-un cuvînt, două ceasuri miraculoase și înspăimîntătoare în același timp. Copleșitor de frumos, dar o pană devine oribilă."

Ceea ce nu o spune Mermoz, pentru că, la acea vreme, lucrul era natural, e că zbura într-o carlingă descoperită, că grindina, diluviile tropicale, soarele le înfrunta față-n față, că de la Buenos Aires la Rio, adică în douăzeci și patru de ore diferențele de temperatură atingeau 20, iar uneori 30 de grade și că pleca dimineața pe o căldură înăbușitoare și se întorcea seara pe o ceață glacială. Nu spunea nici că noile aparate erau în număr insuficient și că motoarele lor se defectau adesea. Nu povestește cum, la al doilea voiaj făcut, a parcurs etapa de la Pelotas la Florianópolis cu un magnetou în minus și cu palonierul care se învîrtea în jurul axului său ; cum de la Florianópolis a plecat împreună cu mecanicul pe un străvechi Bréguet 14 și că, regimul motorului scăzînd cu 200 de turații, a aterizat la 150 de kilometri mai la nord, cum neavînd nici o piesă de schimb, l-a lăsat acolo pe mecanic ca să uşureze avionul și a continuat, cu riscul să-și rupă oasele, turația scăzînd cu încă 150, pînă la Santos de unde a luat un alt aparat ca să ajungă la Rio.

Poșta trebuia transportată la destinație. Și nimic nu era imposibil. Iar la capătul cursei îl aștepta munca cea mai minuțioasă, cea mai prozaică, cea mai devorantă. C prosta însă cu voioșie. De cînd reîncepuse să zboare, găsea totul minunat, chiar și baremurile, chiar și fișetul său. Rezistența lui fizică nu cunoștea limite. Muncind și pilotînd

așa cum o făcea, avea destule resurse și pentru pipițele de la bar, nostime, amuzante și, pentru el, dezinteresate, care-l adorau.

Șef al unei linii aeriene, constructor de aerodrom, poștaș, căpcăun și amant neostoit, trăia cu o plenitudine, cu o intensitate care-l făceau uneori să urle de fericire. Stupefiați, camarazii săi exclamau, folosind un limbaj în care totul se referea la meseria lor :

„Dom'le, ce excedent de putere la motorul ăsta Mermoz !"

El nici măcar nu-și dădea seama de înspăimîntătorul său consum de energie. Totul îi surîdea, totul îl incita să supraliciteze. La Rio, regăsea o natură ale cărei farmece nu reușeau să-l istovească. Se întîlnea cu Pranville, la care ținea tot mai mult și cinau împreună în fiece seară. La Buenos Aires, pensionarii lui taica Bach îl aclamau cînd își relua locul printre ei. La birourile din strada Reconquista, toți directorii îi arătau o admirație afectuoasă. La Pacheco, piloții și mecanicii se luminau la față cînd îl vedeau. Proaspăta sa faimă începea să depășească perimetrul amical și pofesional. Un mare bar din oraș lansase cocktailul Mermoz. Ziarele vorbeau de zborurile sale. Din Franța îi parvenea o avalanșă de diplome și medalii de onoare*. Toate aceste zăngănele îl făceau să surîdă. Dar cînd a primit invitația să apară pe scena Operei din Paris în cadrul unui bal de binefacere, a încetat să mai zîmbească. A explodat :

„Urăsc aceste mici cabotinaje !"

Apoi a dat din umeri și s-a întors la un anume plan care-l obseda de cîtva timp.

---

* Medalia de email a Aeroclubului, o medalie de email a orașului Toulouse, o diplomă cu medalie de argint a Societății pentru încurajarea Progresului, un triptic de bronz al Direcției generale a Aeronauticii. (N.A.)

Pentru tronsonul aerian de care răspundea Mermoz, idealul ar fi fost ca sacii poştali să ajungă de la Buenos Aires la Rio de Janeiro în răstimpul unei singure zile. Chiar admiţînd funcţionarea impecabilă a motoarelor şi a aparatelor şi, reducînd, printr-un efort sălbatec de energie, la minimum timpul afectat escalelor, era materialmente imposibil, la viteza avioanelor de atunci, să fie realizat acest proiect care consta în parcurgerea a două mii cinci sute de kilometri între răsăritul şi apusul soarelui.

Or, chiar dacă existau cîteva escadrile de bombardament care practicau, la acea vreme, zborul de noapte, fiind special antrenate, avînd terenuri amenajate în acest scop şi parcurgînd distanţe restrînse, nimeni nu se gîndise să aplice pilotajul nocturn pe o linie comercială.

Pretutindeni, în Europa, în Statele Unite aşa ceva părea o absurditate, o anticipaţie ucigaşă, o demenţă.

Mermoz însă îşi spunea :

„Am zburat la Nancy noaptea, am zburat şi la Toulouse. De ce n-aş zbura şi în America, dacă interesul Liniei e în joc ? Condiţiile de aici vor face operaţiunea mai dificilă ? Desigur. În schimb, acum am mai multă experienţă, mai multă măiestrie. Sînt liber să fac ce vreau pe parcursul meu şi n-am de dat socoteală nimănui. E o şansă. De ce să n-o încerc ?“

Din momentul în care şi-a pus problema în aceşti termeni, răspunsul lui Mermoz faţă de sine însuşi nu putea să întîrzie. Şase săptămîni după deschiderea traficului poştal transatlantic, Mermoz s-a lansat.

Pentru a avea măsura exactă a temerităţii acestui act, făcut din proprie iniţiativă, e necesar să repetăm că nu exista radio la bord, deci nu i se puteau transmite nici un fel de indicaţii în legătură cu itinerarul sau condiţiile meteo, că ruta sa trecea pe deasupra unui ţărm, nelocuit

aproape în totalitatea sa şi mărginit de păduri ; că de-a lungul acestui drum nu pîlpîia nici o luminiţă care să-l ghideze între escale şi că, în fine, terenurile pe care urma să aterizeze nu erau balizate, n-aveau prevăzute nici un fel de repere, iar unele dintre piste erau considerate ca fiind insuficient de lungi ,chiar şi pentru aterizările în plină zi.

Directorii grupului şi piloţii l-au implorat să renunţe la proiectul său.

Numai o pasăre de noapte, spuneau ei, ar fi capabilă să facă ce-şi propunea el.

Pe liniile germane şi americane, proiectul lui Mermoz era luat peste picior.

„Ţine morţiş să se sinucidă, ricanau concurenţii. Aviaţia nu se face cu trăsneli dintr-astea. Franţujii ăştia nu sînt niciodată serioşi."

Nici insistenţele prieteneşti, nici sarcasmele rivalilor care vizau mai mult decît propria sa persoană, nu l-au făcut pe Mermoz să şovăie. La 16 aprilie a avut loc prima experienţă. A decolat, în plină noapte, de la Rio. În plină noapte a aterizat la Santos (să ne amintim de propria sa descriere a traseului). A zburat toată ziua. La Montevideo a sosit în amurg. A decolat în plină noapte, şi tot în plină noapte a aterizat la Buenos Aires.

Singurul lucru de care a dispus pe aceste terenuri, pentru localizare şi indicarea direcţiei vîntului, au fost trei butoaie, aşezate în triunghi, în care ardea benzină.

Mermoz legase în aceeaşi zi Rio de Buenos Aires. Livrase şi încărcase poşta la cinci escale, într-un timp mai scurt decît Costes şi Le Brix. Şi, demonstrînd că zborul de noapte e posibil, el bulversa întreaga aviaţie comercială, îi dubla posibilităţile, o făcea să săvîrşească un pas uriaş în cucerirea lumii.

Doi ziariști din Rio îl însoțiseră pe Mermoz în acest zbor. Îi luase, deși supraîncărcau avionul. Cînd e vorba de slujirea Liniei, modestia nu se mai poartă. La cîteva minute după aterizarea finală, ziariștii băteau depeșă la redacție. Telegraful expedia știrea la Buenos Aires. De a doua zi dimineața, un torent de entuziasm se revărsa din Brazilia în Argentina. Numele lui Mermoz era pe toate buzele, acela al Aeropoștalei așișderi. Lumea începea să creadă în poșta aeriană. În loc de cinci zile cît făceau cu vaporul, scrisorile scrise dimineața la Rio, puteau fi citite a doua zi, la prima oră. Concurenților americani și germani le pierise cheful de rîs.

„Va trebui să studiem chestiunea". au mîrîit ei.

Le-au fost necesari doi ani ca să se hotărască.

Sub cascada de elogii care se revărsa asupra lui, Mermoz rîdea și-și scutura, ca năpădit de un roi de muște, coama de păr blond și buclat. Un singur dar l-a impresionat cu adevărat : un pui de cîine lup, negru și numai de o lună, pe care i l-a trimis o braziliancă necunoscută. Iubea mult animalele. Tocmai primise de la un camarad rămas la Juby vestea că maimuțica sa Lola își frînsese șalele căzînd de pe un hangar și nu o putea uita așa ușor pe drăgălașa tovarășă de zboruri și de *bled*.

A avut și o mare bucurie. În prima poștă nocturnă se găsea și o scrisoare de la maică-sa. O adusese chiar el. Deschizînd-o și-a spus că multe ființe îngrijorate se gîndesc la el cu recunoștință.

Odată trecut însă primul moment de stupoare, incredulitatea, răutatea, lașitatea și-au făcut auzite glasul.

„Succesul lui Mermoz, se spunea, nu dovedește nimic. Cînd a zburat el era o vreme superbă. Țărmul era perfect vizibil. N-avea altceva de făcut decît să urmărească spuma valurilor. Nu se poate însă face o regulă dintr-o reușită

întîmplătoare. Pe ceață, pe furtună, sau chiar pe un cer înnorat, pînă și cel mai îndemînatic pilot devine orb. Zborul de noapte regulat e imposibil."

Așa vorbeau căpoșii, veninoșii, dar și unii de bună credință, uitînd că aceleași lucruri fuseseră rostite cîndva și în legătură cu zborul de zi.

Mermoz i-a lăsat să trăncănească și a reeditat experiența.

A întîlnit în calea sa și cețuri, și furtuni și ploi tropicale. Știa că așa va fi încă de la decolare. Știa că, *rațional*, nu va putea găsi nici escala următoare și nici reveni la punctul de plecare și că, neavînd nici un reper în mijlocul tenebrelor, va fi condamnat să se învîrtă în cerc, pînă la epuizarea benzinei, ca apoi să se zdrobească de sol, de pădure ori de mare. Dar mai știa că dacă oamenii, de la începuturile lor, ar fi procedat întotdeauna numai rațional, n-ar mai fi progresat niciodată, și că vine o zi cînd pentru a face un pas înainte e necesar să fie depășite fruntariile logicului.

Mermoz a demonstrat că dreptatea e de partea lui trecînd de fiecare dată. Cum și-a găsit el drumul prin nopțile îmbibate de ceață, cum a reușit să traverseze uraganele invizibile, răpăind de averse monstruoase ? Grație cărui simț misterios a găsit firul conducător în indescifrabilul labirint al tenebrelor ? Nimeni din contemporanii săi n-a știut să mi-o spună.

Îmi amintesc, în mod deosebit, de cele povestite de Thomas.

— Eram pe atunci, mi-a spus el, comandantul aeroportului de la Montevideo. Într-o seară Pacheco mă anunță că Mermoz se pregătește de plecare. Am transmis că e cu neputință, că Rio de Plata e umflat de furtună, că pe teren plouă cu găleata, în cascade. După un sfert de oră primesc

vestea că Mermoz a decolat totuşi. Citesc îngrozit depeşa. Catastrofă sigură. Era cu neputinţă să ajungă la Montevideo. Şi chiar dacă printr-o minune parvenea deasupra oraşului, n-avea cum să descopere terenul. Am aprins focurile, fără nici o speranţă, apoi am aşteptat... ba nu... nici măcar n-am aşteptat. Stăteam pe teren pentru că asta-mi era datoria. Cum aş fi putut aştepta, în noaptea aceea de iad, sosirea unui avion ? Dar iată că după vreo oră aud motorul unui avion care făcea cercuri pe deasupra terenului. Am ţîşnit afară din cabană urlînd : „Activaţi focurile !" Dar oricîtă benzină s-ar fi turnat peste ele, nici măcar eu nu le vedeam de la treizeci de metri. „N-o să le zărească, îmi spuneam, nu poate să le zărească. O să se facă zob. „Şi pe cînd îmi repetam toate astea, iată-l pe Mermoz aterizînd impecabil între cele trei focuri. Rîdea. „Poşta, hai repede !" a strigat el. Şi a decolat în întunecimea şi potopul de-afară.

Thomas şi-a trecut o mînă peste frunte. De la acea veghe înspăimîntătoare, de la acea apariţie de Apocalips, trecuseră zece ani. Cu toate acestea, glasul lui a avut un freamăt aproape superstiţios cînd a adăugat, referindu-se la cavalerul nopţii, şiroind de ploaie :

— Nu înţeleg, nu izbutesc să înţeleg.

Atunci, camarazii lui Mermoz s-au revoltat. Şi nu cunosc măsură mai bună pentru a cîntări valoarea unui om decît această revoltă. Piloţii Aeropoştalei făcuseră cu toţii Spania cu tornadele şi furtunile ei de zăpadă zburînd pe Bréguet 14. Pe aceleaşi Bréguet 14 sfidaseră deşertul şi pe mauri. Şi iată-i acum, înspăimîntaţi de noapte, spunîndu-i lui Mermoz :

— Opreşte-te ! N-ai dreptul ! Eşti liber să te omori. Noi însă nu vrem să mergem la moarte sigură. Dacă vei

continua, o să ne ordone să facem ca tine. Ajunge. Din pricina ta o să ne rupem oasele.

Nevestele lor plîngeau şi-l insultau pe Mermoz.

— Nimeni n-o să vă oblige, le-a răspuns Mermoz, dar eu voi continua.

— În cazul ăsta, o ştii bine, nu mă dezumflu nici eu ! i-a strigat, cu disperare, unul din camarazi.

— Nici eu, a spus un altul.

— Nici eu, au zis, pînă la urmă, cu toţii.

— Treaba voastră, a replicat Mermoz.

A continuat. Ceilalţi l-au urmat. Au reuşit ca şi el, miraculos, fără să ştie cum. Nu s-au mai temut de noapte pentru că el, scamănul lor, a învins-o şi a depăşit-o. Aşa a fost dintotdeauna, şi aşa va fi cît timp spaima cea mare a oamenilor va rămîne necunoscutul şi nu se va găsi printre ei cineva care să-l înfrunte. Atunci, luîndu-i urma, vor trece şi ceilalţi.

Siajul nocturn al lui Mermoz...

Prima breşă făcută de el pentru o rasă de aleşi. Va urma apoi siajul înzăpezit al Cordilierilor. Iar după aceea, siajul înspumat al Oceanului.

Eforturile conjugate ale lui Mermoz şi Pranville, introducerea progresivă a zborului de noapte pe liniile Americii de Sud au făcut ca poşta să ajungă regulat, în două zile, de la Buenos Aires la Natal. De partea cealaltă a Atlanticului, Daurat pretindea aceeaşi durată pe distanţa Dakar-Toulouse. În patru zile avioanele parcurgeau 10.000 de kilometri. La vremea respectivă, nici nu se putea visa la mai mult.

În schimb, ca să ajungă de la Natal la Dakar, adică pentru a străbate 3.000 de kilometri, poşta avea nevoie de zece zile.

Vina nu era a nimănui dintre cei care slujeau Linia. Această încetinire anacronică se datora numai și numai stării în care se aflau avizourile puse la dispoziția Aeropoștalei de guvernul francez. Aceste epave părăsite de nave, reformate după război, lăsate fără îngrijire în fundul porturilor, printre tot soiul de gioarse inutile, ruginite, avariate, erau în principiu destinate fierului vechi. În lipsă de ceva mai bun, au fost repuse în stare de plutire ca să transporte o poștă ce ar fi trebuit să fie cea mai rapidă din lume.

Cu coca înaltă, avînd un ruliu și un tangaj cumplit, de o încetineală exasperantă, cu anticele lor mașini scuipînd din greu un fum negru și puturos, ele traversau cu icnituri penibile Atlanticul, ca să rămînă în pană după fiecare drum. Erau reparate, cazanele, de mii de ori cîrpite, erau încinse pînă la limita de rezistență a țevăriei prost îmbucate și se pleca din nou. Echipajele duceau la bord o viață de iad. Căldură zăpușitoare, umezeala tropicelor, nu cunoșteau alt climat. Personalul navigant era și el ca vai de lume. Negri din Africa Occidentală, mulatri brazilieni, maltezi, arabi, chinezi, mateloți europeni pe care nu-i angaja nimeni, aveau cu toții aerul sclavilor de pe galere. Pentru comandă fuseseră recrutați căpitani lioroși, lupi de mare tăbăciți de toate vînturile, cărora nu le era frică de nimeni și nimic, dar care, în scurt timp s-au lăsat cuceriți de religia curierului poștal, într-atît se pătrunsese de ea această linie extraordinară. Ca să cîștige cîteva ceasuri, riscau să arunce în aer nava pe care erau. Și aceste ciudate mașinării, ridicole prin îngustimea și înălțimea lor, un soi de vechi tramvaie nautice, avansau cu vibrații atroce, culcîndu-se cînd pe un bord, cînd pe altul, purtînd pe ele indivizi în pielea goală, cu mutre de ocnași, coman-

dați, ba cu răcnetul, ba cu pumnul, de bătrîni marinari scîrbiți de toate și convertiți brusc la o nouă credință.

Mai tîrziu, Mermoz avea să descopere poezia acestor moravuri aparținînd unui alt ev ; dar în momentul acesta cînd își încorda toate puterile ca să lanseze Linia, unicul său sentiment era furia. Accepta sarcinile cele mai rebutante, devenise o obsesie pentru personalul escalelor răspîndite pe mii de kilometri, transformase, cu riscul propriei sale vieți, și angajînd-o pe cea a camarazilor, metodele aviației civile și asta numai ca să diminueze cu o treime, cu un sfert de zi durata transportului poștal. Iar monștrii aceștia antediluvieni stricau, desființau roadele unui efort atît de patetic ! Așa-zisa poștă aeriană făcea 14 zile ca să ajungă din Franța la Buenos Aires. Adică exact cît făcea și un pachebot rapid.

Rutina și neîncrederea triumfau. Nimeni, în afara celor inițiați, nu putea pricepe că avionul nu are nici o vină în această comparație defavorabilă lui. Oamenii judecau cam așa : folosind căile obișnuite, durata transportului era aceeași, prețul mult mai scăzut, iar siguranța mult mai mare. Încărcătura poștală a Liniei cîntărea exasperant de puțin. Era în joc soarta contractelor încheiate cu guvernele.

De fiecare dată cînd era confruntat cu cronofagia avizourilor, Mermoz făcea o adevărată criză nervoasă. Alerga prin birourile directorilor Aeropoștalei, blestema, implora. Prietenii încercau să-l potolească.

— Trebuie să așteptăm, știi bine, spuneau ei. Pentru moment nu se poate face nimic.

— Ba da, ba da, afirma cu vehemență Mermoz. Construiți-mi un avion cu o rază de acțiune suficientă și trec peste Atlantic. Douăzeci și două, maximum douăzeci și patru de ore, e tot ce-mi trebuie.

— Cei de la Paris au în vedere așa ceva, îi răspundeau directorii. N-o să dureze prea mult.

Mermoz se întorcea în biroul său și contempla harta. Făcea și refăcea calculele. Da, în funcție de tăria și direcția vînturilor, i-ar trebui între douăzeci și douăzeci și patru de ore ca să meargă cu avionul de la Dakar la Natal. Douăzeci și patru de ore... Cinci, numai cinci zile pentru poșta aeriană Franța-America. Lumea n-o să mai rîdă. Da, aici nu mai încape îndoială : fără traversarea aeriană a Atlanticului, nu există soluție, nu există o autentică ieșire din impas.

În fața celor două tronsoane ale Liniei ce trebuiau racordate printr-un singur zbor pe deasupra Oceanului, Mermoz a început să plaseze mai presus de proiectul unui raid și gloriei aferente, problema unei traversări regulate, utile. Această operă el și-a jurat s-o împlinească.

Era în 1928. Abia în 1936 a avut cîștig de cauză.

Timp de opt ani n-a fost zi, exceptîndu-le pe cele cînd trebuia să se bată împotriva morții iminente, ca el să nu se fi gîndit la Atlantic.

III
LA 27 DE ANI...

În mai, Mermoz a stat douăzeci de zile în Paraguay ca să facă recunoașterea terenurilor unei linii pe care Aeropoștala avea s-o inaugureze ceva mai tîrziu între Buenos Aires și Asunción. Călătoria i-a produs o mare plăcere. Moravurile primitive ale indienilor ce trăiau aproape goi, blîndețea și sărăcia lor, vegetația virgină, jungla păstrată intactă, profundele taine, prospețimea copilărească, magia aventuroasă a unei țări unde se mai păstra credința în duhurile pădurii, ale fluviilor, ale triburilor, i s-au părut lui Mermoz, după viața pe care o ducea la Buenos Aires și istovitoarea cursă împotriva timpului, un soi de plimbare fermecată.

Odată întors pe strada Reconquista și-a găsit biroul gemînd sub maldărul de hîrtii strînse în timpul absenței. Le-a parcurs cu un ochi exersat, degajînd la iuțeală importantul de inutil. A pus deoparte, pentru un examen mai amănunțit, cererile ce i le adresau diverși tineri piloți. Nu uitase lunile cumplite cînd, chinuit de foame, fără adăpost, bătea drumul unui hotel sordid de pe strada Réaumur cu speranța înfiorată că va găsi angajamentul salvator. Nu lăsa niciodată fără răspuns petițiile ce-i erau adresate. Adesea le sprijinea la Toulouse sau Paris. Personal, îi era imposibil să angajeze noi veniți. *Linia sa* nu putea admite debutanți. Acum știa și el, așa cum i-o spusese Daurat cînd i s-a prezentat la Montaudran, că cele

cîteva sute de ore de zbor nu reprezintă nimic cînd e vorba să înfrunţi pustietăţile Africii şi Americii.

Mermoz continua să cerceteze mesajele. Deodată a tresărit de bucurie. Direcţia generală îl anunţa că, dînd curs cererii sale, Etienne era afectat Americii de Sud.

Mermoz ceruse şi transferul lui Guillaumet, Reine şi Antoine. Ar fi dorit să-i aibă lîngă el pe cei din echipa Casablanca-Dakar, băieţi de-o vîrstă cu el, alături de care muncise şi trăise atît de bine. Dar nici tronsonul african nu putea fi văduvit dintr-un singur foc. Ceilalţi, i-o făgăduia Daurat, vor veni ulterior, unul cîte unul. Mermoz înregistră promisiunea şi se lăsă inundat de fericire.

Etienne... trăsăturile sale, felul său simplu de a fi, glasul pe care-l îndrăgea atît... Palmyra... Thionville, Casablanca, şapte ani de prietenie, de înţelegere deplină, de zboruri în comun. Curînd va fi la Buenos Aires. Ce treabă o să facă de-aici încolo împreună !

În aşteptarea lui Etienne, Mermoz şi-a reluat zborurile şi nu s-a mai oprit. Lunile acestea, care în Europa erau cele ale primăverii şi verii, aducèau aici, în emisfera australă, ploile toamnei şi furtunile iernii. Cataractele prăvălite din cer înecau motoarele. Mermoz ateriza pe cîte un cîmp, repara, pleca mai departe. Pe terenurile de zbor, dintre care unele erau simple fîşii de plajă, ploile săpaseră şanţuri, pămîntul fugea de sub roţi. Trenuri de aterizare strîmbate, aripi smulse, capotaje cu nemiluita... Aproape n-a fost zbor ca Mermoz să nu fi trebuit să biruie un accident. Avioanele noi fiind puţine la număr, zbura pe un Bréguet 14.

Penele l-au făcut să-i cunoască pe indigenii din Brazilia : indieni zdrenţăroşi, metişi dîrdîind de friguri, negri, mulatri, copleşiţi cu toţii de o incurabilă nostalgie. Locuiau în cocioabe goale, hrănindu-se exclusiv cu peşte şi

banane. Îl înconjurau pe omul căzut din cer, îl ajutau să-şi scoată maşinăria vrăjită din cîte un şanţ sau din noroaie, se uitau la el cum scotoceşte prin măruntaiele monstrului şi-l urmăreau cum dispare cu o privire indiferentă.

Într-o dimineaţă însă, aterizînd pe o plajă pustie, Mermoz s-a pomenit cu un grup de aborigeni, ieşiţi din jungla învecinată, care l-au făcut să se îngrozească. Erau leproşi cu toţii. A fost nevoit să-i ameninţe cu revolverul ca să evite contactul cu aceşti nenorociţi.

După aceea, nimic nu l-a mai mirat. Furtuni, trombe de apă, diferenţe de temperatură, aterizări forţate, înşelăciuni ale zilei ori nopţii, îşi cunoştea în parte duşmanii şi se pricepea să le smulgă preţioasa pradă adăpostită în pîntecul avionului pîndit de atîtea primejdii.

Printre scrisorile pe care le ducea Mermoz, şi care au ajuns întotdeauna, era, de fiecare dată, şi una pentru maică-sa.

Continua să muncească fără o clipă de răgaz. Părăsea aparatul ca să alerge pînă la birou, iar pe acesta ca să zorească terminarea aerodromului. Între timp, studia noi itinerare în Bolivia, Peru. Chile, Patagonia. Trăind numai şi numai în zbor şi pentru zbor, pierdea noţiunea realităţii. Viaţa normală i se părea învăluită într-un soi de pîclă care o ascundea ochilor săi.

„Devin din ce în ce mai diferit de ceea ce eram, se mira, singur, Mermoz. Mi-e cumplit de greu să revin pe pămînt."

Această stare de somnambulism aerian era cea care-l apropia cel mai mult de beatitudine. Scria :

„Nu-mi doresc nimic. Îmi urmez, fără şovăire, drumul care-mi apare ca o linie dreaptă, impecabilă, de la care pentru nimic pe lume n-aş vrea să mă abat. Existenţa ce-o am mi se pare miraculoasă şi simplă pentru că este cea pe care, dintotdeauna, am ales-o în sinea mea. În

parte am putut s-o realizez. Pentru mulți, scopul ei ar putea fi considerat ca atins, dar socot că trebuie să facem mereu mai mult și mai bine.

Așa stînd lucrurile, dau tot ce pot da și sfîrșesc prin a găsi că viața este foarte frumoasă și că, cu cît o risc mai mult, cu atît devine mai valoroasă. Sînt fericit și atîta tot."

Între timp, a sosit și Etienne. Mermoz pregătise totul pentru prietenul său. Închiriase un apartament în care urmau să stea amîndoi și îl afectase pe Etienne pe ruta Buenos Aires—Rio. În felul acesta, trecîndu-și reciproc ștafeta, împărțeau același acoperămînt și același itinerar. Mermoz n-ar fi putut oferi, și nici Etienne primi, un dar mai încărcat de sensuri și tandrețe.

S-au instalat deci în locuința găsită de Mermoz, la ultimul etaj, al nouălea, al Galeriilor Guemes, de unde se deschidea perspectiva imensei metropole. Era un imobil foarte mare, împărțit în vreo sută de apartamente mobilate, situate deasupra unor pasaje pline de vitrine. Camerele erau confortabile, curate, lesne de întreținut. În marea lor majoritate, locatarii se recrutau din rîndul străinilor veniți pentru mai multă vreme în Argentina, oameni de afaceri pe care nu-i interesa ideea unui cămin propriu-zis, actori în turneu, cocote. Un loc ideal pentru doi flăcăi, dar mai ales pentru Mermoz, deja obosit de legăturile sale.

Așa cum s-a întîmplat mai întotdeauna, istoriile sale sentimentale se prefăceau în drame. Amantele se ataşau prea mult de el. De partea lui era frumusețea, forța, prestigiul, aventura. În amărîta existență a fetelor pe care le întîlnea, el apărea ca un semi-zeu. De dăruit însă nu le putea dărui decît senzualitatea și o camaraderie superficială. Ele sufereau și-și manifestau suferința. Atunci, Mermoz devenea dur și le părăsea. Spectacolul durerii pe

care o provoca îi era insuportabil şi nu putea face nimic ca s-o aline.

În noul său domiciliu, a curmat net orice efuziuni sentimentale. Ca să-i citez propriile cuvinte, s-a însurat adesea şi s-a simţit minunat în cea mai minunată din lumile posibile. S-a hotărît s-o ţină tot aşa cît mai îndelung cu putinţă. Ce-i trebuia solicitudinea feminină ? Nu-l avea pe Etienne ? Nu-l avea pe Collenot ?

Printre puţinele prietenii, autentice şi totale, pe care Mermoz le-a cultivat în viaţă, aceasta din urmă a fost cea mai emoţionantă, cea mai gravă, cea mai intensă.

Alexandre Collenot era un mecanic al Aeropoştalei detaşat la Buenos Aires. În cursul inspecţiilor rapide şi incisive pe care le făcea adesea la Pacheco, Mermoz remarcase în atelierele conştiinciozitatea şi îndemînarea acestui băiat tăcut. L-a întrebat dacă vrea să-i devină mecanic de bord. Collenot s-a uitat la pilotul-şef drept în ochi cu privirea sa directă, îndărătnică şi uimitor de limpede de muntean, a cumpănit cîteva clipe şi a spus :

— Vreau, domnule Mermoz.

Îi spunea „domnule Mermoz" şi după şase ani, în răstimpul cărora înfruntaseră alături primejdiile mortale ale junglei, ale Cordilierilor şi ale Oceanului. Dar nici Mermoz nu-l tutuia.

I-am întîlnit pe amîndoi pe terasa unei cafenele de pe marile bulevarde, îndată după întoarcerea triumfală a lui *Arc-en-Ciel*. Mermoz îmi vorbise atîta despre Collenot, cu un sentiment atît de puternic şi tandru, încît acum îl studiam cu aviditate. Ca să fiu sincer, am fost dezamăgit. Descopeream un tînăr de statură mijlocie, subţirel, îmbrăcat cuviincios într-un costum modest. Avea părul castaniu, o faţă regulată şi plăcută. Răspundea strict monosilabic. Singura sa particularitate era luminozitatea

aproape palidă a privirii. Din cînd în cînd, Mermoz îl întreba :

— Dumneata eşti mulţumit, Collenot ?

Iar el răspundea cu un zîmbet uşor stingher :

— Desigur, domnule Mermoz.

Nu cred ca Mermoz şi Collenot să fi schimbat vreodată, în prezenţa unor martori, cuvinte cu mult mai semnificative decît cele pe care le-am relatat. Aveau faţă de sentimentele lor reciproce acelaşi tip de pudoare. Erau încărcate cu atîtea amintiri, legate de atîtea traversări, încît numai ei le puteau şti, le puteau înţelege. Cum ar fi putut ei explica valoarea unei priviri schimbate cînd, deasupra unei păduri compacte ca un bloc, sau în noaptea căpiată de furtună, un motor începe să tuşească ? Senzaţia de siguranţă pe care o avea Mermoz cînd ştia că Collenot verificase avionul, şi fericirea gravă, mereu reînnoită pe care i-o aducea lui Collenot această încredere ? Zilele petrecute împreună în Anzi ? Şi atîtea alte amintiri pe care nu le vom şti niciodată...

Cînd cei doi s-au cunoscut, această comoară comună abia urma să fie cucerită. Şi nu aici trebuie căutată explicaţia caracterului imediat şi stabil al prieteniei lor. Originea ei trebuie căutată la Mermoz, în gustul lui pentru fiinţele simple, întregi, foarte pure şi devotate meseriei lor ca unui sacerdoţiu. S-ar putea ca această admiraţie şi căldură pe care le nutrea faţă de asemenea fiinţe să fi ascuns, parţial, un patetic regret tăinuit. Adesea, cred eu, Mermoz a dorit să semene acestor oameni fără pretenţii, îndrăgostiţi de sculele lor, magicieni ai maşinilor zburătoare, trăind în umbra celor pe care-i slujeau, cu cea mai completă dăruire, cu o demnitate incomparabilă şi incoruptibilă.

În marea lor majoritate, mecanicii de la Montaudran, de pe Casablanca-Dakar, din America de Sud, aparţineau acestei rase. Mermoz avea pentru ei un sentiment care nu semăna cu nici un altul, alcătuit din camaraderie, din nevoia de a-i proteja, dintr-un respect lăuntric şi o recunoştinţă vecină cu umilinţa. Iar dacă la Mermoz, harurile şi virtuţile pilotului atingeau cel mai înalt grad de eficacitate, nobleţe şi conştiinciozitate, Collenot oferea, la rîndul său, expresia cea mai perfectă, mai sobră şi mai puţin comună a virtuţilor mecanicilor de aviaţie. La fel ca şi Mermoz, el punea atîta suflet în meserie nu pentru că această meserie răspundea firii sale, şi o profesa fără să reflecteze, ci pentru că avea sentimentul măreţiei ei, al necesităţii ei superioare şi, practicînd-o, încerca un sentiment exaltat şi lucid de participare la o acţiune care, altminteri, îl depăşea. Această identitate de vibraţii interioare făcea ca, rămînînd fiecare în domeniul respectiv, aceşti doi oameni să fie egali. Şi dacă Collenot, în magnifica sa modestie, nu-şi putea îngădui o asemenea comparaţie şi credea că are un noroc nemaipomenit de a munci pentru cineva care ştia, cu toată gloria şi toate isprăvile sale, să rămînă întotdeauna prietenul cel mai atent şi mai cald, Mermoz, la rîndu-i, aprecia la cota ei exactă valoarea umană a lui Collenot şi îl trata ca pe seamănul său deplin, ceea ce-l stînjenea cumplit pe mecanic atunci cînd nu erau numai ei doi.

Pe la sfîrşitul lui august, Mermoz împreună cu Collenot au decolat de la Rio de Janeiro pe un avion echipat special ca să facă recunoasterea unor regiuni complet neexplorate. Ca pasager îl avea pe Pranville.

Pranville devenise un prieten al lui Mermoz. Cu el îşi petrecea tot timpul cît rămînea la Rio, între un dus şi un întors, fie la sediul Aeropoştalei, fie acasă la directorul

exploatării, unde-şi avea întotdeauna tacîmul pus. Pranville nu lua nici o hotărîre importantă fără să-l consulte pe Mermoz. Tot ce-i cerea acesta din urmă i se acorda, fără discuţii şi fără controale. O asemenea încredere cîştigată numai şi numai ca urmare a muncii depuse, lucru ştiut de Mermoz, îl făcea să nutrească faţă de Pranville recunoştinţă şi afecţiune în egală măsură. Îl admira şi pentru felul în care Pranville se pricepea să obţină totul de la oameni, fără să le pretindă ceva, doar prin efectul entuziasmului său contagios şi printr-o capacitate de persuasiune a cărei putere o constatase cel dintîi ; în plus, modul în care Pranville se mîndrea cu piloţii şi mecanicii săi îl făcea pe Mermoz să vibreze cu tot sufletul. Nu era om pe Linie care să nu-l iubească pe Pranville, dar nimeni atît cît Mermoz.

Şi iată că Pranville a hotărît să-l însoţească într-o escapadă de 2 000 de kilometri în direcţia Bolivici, ca apoi să revină la Buenos Aires via Paraguay. Aveau să survoleze împreună selva plină de mistere şi să aterizeze acolo unde nici un avion nu-şi pusese, pînă acum, roţile. Collenot îi era mecanic ! Etienne asigura, pe durata absenţei, poşta ! Ce bine se împlinea viaţa !

Au zburat fără escală pînă la Corumbá, la frontiera dintre Brazilia şi Bolivia. De acolo, un alt zbor i-a dus pînă-n inima acestei ţări, la Puerto Suarez. Ore în şir au văzut alunecînd pe sub aripi pădurea virgină asemeni unei mări verde-închis, stropită ici-colo cu purpură, cu smalţuri, cu pucioasă şi cu aur. Mermoz trecea razant pe deasupra uriaşilor copaci ca să admire buchetele de flori ce le alcătuiau creasta. În urma lor se înălţau stoluri de păsări aidoma unor spulberări de nestemate. Mermoz urmărea vrăjit această selvă de nepătruns, atît de deasă şi de netedă încît uneori, în funcţie de lumină, umbra avionului său se desena pe suprafaţa ei ca pe nişte valuri.

Odată încheiată misiunea lor în Bolivia, Mermoz şi Pranville s-au îndreptat către Asunción, capitala Paraguayului.

La plecare, Collenot i-a spus :

— N-am putut face rost decît de un ulei foarte prost, domnule Mermoz. Atenţie la temperatură.

Şi din nou a prins să unduie pe sub fuselajul lor oceanul vegetal cu miile sale de trunchiuri, cu miile sale de specii, cu miile sale de esenţe. Zburau de trei ceasuri, cînd Collenot a început să dea semne de nervozitate. Instinctiv, Mermoz a încetat să mai privească peisajul ca simplu turist. A remarcat la stînga sa, degajîndu-se din blana uniformă a pădurii, o pată ceva mai deschisă. S-a îndreptat într-acolo şi a recunoscut aleile naturale pe care le formează palmierii imperiali. Privirea sa ascuţită, obişnuită să ghicească într-o secundă terenul propice pentru salvare, a distins un luminiş. Era şi timpul. Motorul s-a oprit brusc. A urmat o clipă de neverosimilă linişte, apoi aerul a prins să şuiere uşor în jurul avionului care cobora în zbor planat în direcţia spaţiului liber reperat de Mermoz.

„O pană pe o plajă, nu-i mare scofală, se gîndea Mermoz, ale cărui trăsături se înăspriseră dînd chipului o expresie concentrată, aceea a luptătorului. Găseşti întotdeauna un loc şor unde să te aşezi dacă vii de sus. Dar cu copacii şi ierburile astea poate ieşi o mare dandana. Şi-l am şi pe Pranville..."

Privirea sa, gesturile, intuiţia operaţiunilor necesare dobîndiseră o sensibilitate şi o eficacitate cu totul specială, multiplicată de acel al şaselea simţ, care n-are un nume şi care aparţine doar unor foarte mari piloţi. Laté 26 tangentă o creastă, evită o alta, dansă printre trunchiuri cu o precizie de balerin şi atinse solul fără vreo stricăciune. Cei trei părăsiră avionul. De jur împrejurul luminişului mut, palmierii imperiali îşi aliniau coloanele

lor nețede, înalte și verzi, aidoma pilaștrilor unui imens templu vegetal.

— Te-ai descurcat de minune, i-a spus Pranville lui Mermoz.

— E magnific aici, i-a spus Mermoz lui Pranville.

— Păi sigur că da, și-a spus Collenot sieși, inspectînd motorul. Ruptură de bielă, uleiul nu făcea două parale.

Collenot a rămas de santinelă lîngă aparat. Mermoz și Pranville au plecat în recunoaștere. După cîteva ore de mers prin jungla în care soarele nu pătrundea, cu apa pînă la genunchi și cu ierburi mai înalte ca ei, împiedicîndu-se printre rădăcini putrezite și liane invizibile, au dat peste o mică poiană în care fumega o *estancia* *. Locatarii ei au apărut în prag cu carabinele în mînă. Mermoz, care vorbea spaniola, a început parlamentările.

— Norocul vostru, au spus proprietarii colibei, că nu v-ați dus mai departe. Acolo (și arătară nordul), în prerie, la cinci bătăi de pușcă, triburile au pornit pe cărarea războiului.

Mermoz a obținut o cotigă cu roți din lemn plin și o pereche de boi. Însoțiți de un indian, s-au înapoiat la avion, au încărcat bagajele și, împreună cu Collenot, au pornit către Puerto Casado, minusculă aglomerație de pe Rio Paraguay, pierdută printre întunecatele întinderi ale selvei. Ciudatul lor echipaj a ajuns acolo în plină noapte. Călăuza i-a condus la o clădire care constituia, dealtfel, și singura rațiune de a fi a tîrgușorului : o fabrică de tanin aparținînd unor nemți. Un fort paraguyan o proteja. Băștinașul le-a explicat santinelelor că a adus la comandant niște oameni veniți din cer. Mermoz, Pranville și Collenot au fost conduși în fața acestuia de cîțiva soldați zdrențăroși, înarmați cu puști și uriașe cuțitoaie de junglă.

---

* Un soi de fermă, de exploatare forestieră (N.T.).

— Azvîrliţi-i în închisoare pe ticăloşii ăştia ! a răcnit comandantul.

Mermoz i-a îmbrîncit violent pe cei doi soldaţi care încercaseră să pună mîna pe el.

— Ce-nseamnă àsta ? a întrebat el.

— Nu sîntem nişte imbecili, i-a răspuns comandantul. Aţi fost semnalaţi din post în post chiar din clipa în care aţi trecut frontiera. Ştim bine că veniţi din Bolivia. Vă arestez ca spioni.

Era în perioada cînd se pregătea războiul din Chaco * şi cele două ţări trăiau într-o stare de ostilitate latentă. Mermoz a priceput că sînt luaţi drept observatori inamici.

— Sîntem aviatori francezi, a spus el, şi efectuăm de regulă legătura între Argentina şi Brazilia.

Ofiţerul pierdut în jungla paraguyană nu auzise însă niciodată de asemenea treburi, iar hîrtiile pe care i le-au prezentat Mermoz şi Pranville le-a socotit false.

Din fericire, fabrica de tanin număra printre personalul său un director argentinian. A fost sculat din somn. L-a recunoscut pe Mermoz şi a garantat pentru el. Comandantul şi-a trimis afară soldaţii.

A doua zi, Mermoz şi Pranville au plecat spre Asunción. Le-au trebuit cinci zile ca să facă 300 de kilometri. Din capitala paraguayană au cerut celor de la Buenos Aires să le expedieze un motor şi un mecanic. Au aşteptat trei zile în nonşalanta şi încîntătoarea capitală, unde vechi case în stil colonial dormitează toropite de căldură de-a lungul ţărmurilor marelui fluviu.

Motorul de schimb a fost încărcat pe un soi de şalandă mixtă. Lăsîndu-l pe Pranville să plece către marile metropole, Mermoz şi mecanicul au luat-o în sus pe Rio

* Regiune din zona de frontieră dintre cele două ţări, pierdută de Bolivia în urma războiului din 1932—1933 (N.T.).

Paraguay. Călătoria pînă la Puerto Casado a durat o săptămînă. Şalanda se oprea întruna. Ba un călăreţ apărea din junglă şi făcea semne că ar vrea să se îmbarce, ba o pirogă se desprindea de mal şi vîslaşii indieni înmînau căpitanului un plic sau un pachet. Din cincizeci în cincizeci de kilometri, se făcea haltă de-o noapte ca să se încarce lemnele necesare cazanelor.

La Puerto Casado motorul a fost suit într-un car cu boi şi cărat pînă la luminişul cu palmieri imperiali în care se odihnea Laté 26. Collenot şi tovarăşul său s-au apucat de lucru ; muncind fără întrerupere într-o etuvă toridă, le-au trebuit totuşi cinci zile.

Mermoz a petrecut aceste zile într-o stare de încîntare ingenuă, călare, cu revolverul la centură şi carabina în bandulieră, ca un veritabil vînător. Împreună cu peonii de la *estancia* la care nimerise prima oară a explorat pădurea şi preria. În jurul lui se zburătăceau papagali gălăgioşi, verde-viu, albastru intens, roşu aprins. Maimuţe pălăvrăgioaice săreau din copac în copac. Ierburi uriaşe acopereau uneori caii vînătorilor. Mermoz a reuşit să împuşte două pantere şi cîţiva mistreţi. Se hrănea cu peştele pe care-l pescuia, cu vînatul pe care-l dobora şi bea apă direct din şanţuri. Înainte de a adormi sub cerul gol, avînd sub cap un şomoiog de ierburi şi frunze, în bîzîitul roiurilor de ţînţari, se gîndea la copilul cuminte care, într-un cătun din Ardeni, stînd lîngă focul ce ardea vîrtos în cămin, se îmbăta cu povestirile lui Fenimore Cooper.

A părăsit cu părere de rău aceste meleaguri ale inocenţei. Şi-n timp ce noul motor bubuia, s-a uitat îndelung la maiestuoasele bulevarde de palmieri ce duceau spre pădurea fără sfîrşit. Infinit de nisipuri, de ape ori de copaci. Cînd nu plutea în văzduh, pacea şi-o găsea numai aici.

A oftat şi, cu o mînă robustă şi agilă, a smuls avionul dintre ierburi şi tulpini. Ducea cu sine doi papagali şi un mic pecari cu un botic înduioşător.

A doua zi era la Buenos Aires. Peste încă o zi, încărca poşta pentru Rio, făcea un ocol pe la Asunción, sărea peste etape, ajungea la Santos, decola pe furtună. În dimineaţa următoare, lua drumul Buenos Aires-ului. În patruzeci de zile, a dormit o singură noapte în propriul pat.

Mermoz şi-a reluat viaţa normală. Cu alte cuvinte, între două zboruri regulate, a pus la punct rapoartele, notele, situaţiile şi proiectele care se adunaseră în răstimpul unei luni şi jumătate, a alergat pe la ministere, a angajat personal nou şi s-a înmocirlit la Pacheco.

Drumurile şi terenul erau un lac de noroi. În emisfera de sud, primăvara sosea precedată de ploi diluviene şi de furtuni dezlănţuite. Mermoz, care înfruntase *khamsinul* din deşertul sirian, tornadele Spanici, simunul saharian şi vijeliile hibernale ale Brazilici, a mărturisit că ceea ce cunoştea acum depăşeşte experienţa sa în materie de furie a elementelor. Pleca întotdeauna la miezul nopţii, ceea ce nu mai surprindea pe nimeni, ajungea din urmă zorile prin invizibile cataracte care, în bezna înconjurătoare, băteau darabana pe tabla avionului, potopind carlinga şi, ud pînă la piele, năpustindu-se prin goluri de aer, prin uraganele şi cicloanele care bîntuiau golful Sfintei Caterina, survola zona dintre Santos şi Rio, ucigaşă pentru oricine ar fi aterizat aici, şi se lăsa, la apusul soarelui, pe aerodromul capitalei braziliene, strivit de o căldură infernală.

Şaptesprezece, optsprezece, uneori şi douăzeci de ore de zbor consecutiv, de luptă neîntreruptă, de tensiune aproape supraomenească.

Două zile mai tîrziu, relua, în sens invers, cumplitul drum, părăsea infernul de la Rio ca să ajungă sub ploaia glacială a Buenos Aires-ului, în carlinga sa descoperită, cu sacii poştali intacţi.

În pofida acestui efort de titan, în pofida sarcinilor administrative ce se abăteau asupră-i de îndată ce ateriza, în pofida obsesiei de a face întotdeauna mai repede şi mai bine, în pofida invitaţiilor oficiale care se înmulţeau odată cu renumele său crescînd şi cărora trebuia să le răspundă în interesul Liniei, ei bine, Mermoz nu resimţea nici un fel de oboseală. De cînd sosise în Argentina, greutatea lui sporise cu 6 kilograme. Distribuite numai în muşchi. Nici un atom de grăsime nu pîngărea acest corp de bronz care pe plaja de la Copacabana stîrnea admiraţia pe care ar fi suscitat-o o statuie antică, coborîtă de pe soclul ei şi însufleţită pe neaşteptate.

Acestei plenitudini, acestei magnificenţe trupeşti, îi corespundea în acea perioadă o mare pace sufletească. Îi ajungeau prietenii şi sentimentul că-şi face bine datoria.

Seară de seară, regăsea apartamentul de la Galeriile Guemes şi afecţiunea lui Etienne. Piniach, cîinele lup negru, dăruit de o braziliancă necunoscută pentru primul său zbor record de la Rio la Buenos Aires, îi făcea o primire festivă. Micul pecari adus din pădurea paraguayană grohăia drăgălaş. Prin ferestre se vedeau, scînteind, luminile capitalei... Poeţii pe care îi îndrăgea dintotdeauna, Baudelaire, Verlaine, îl aşteptau pe rafturile bibliotecii.

A venit şi decembrie. Pe data de 9 a acestei luni, Mermoz a împlinit douăzeci şi şapte de ani. Şi de data asta ar fi uitat de această zi dacă n-ar fi fost urările mamei sale. Douăzeci şi şapte de ani! Ce repede îmbătrînea. Zilele, săptămînile, lunile păreau luate de un torent. Şi dacă l-a încercat părerea de rău văzînd încă un an aşezîndu-i-se pe umeri, a fost numai fiindcă ştia că practi-

carea aviației reclamă integritatea tinereții. În ceea ce-l privea, găsea binefăcătoare această grabă mistuitoare a timpului.

„E bine, spunea el, ca o existență să treacă rapid și fără să bagi de seamă."

Aniversările sînt ca niște jaloane înfipte la capătul etapelor omenești. Mermoz s-a gîndit la 9 decembrie de anul trecut. În ziua aceea a efectuat primul său zbor poștal în America de Sud. Cît drum străbătuse de-atunci, și el și Linia. Mii și mii de kilometri parcurși prin văzduh, sute și sute de ore de zbor. Și ce kilometri ! Și ce ore !

Cu un an în urmă nu exista nimic pe tronsonul Rio—Buenos Aires. Oamenii se dădeau de ceasul morții ca să poată deschide, în sfîrșit, traficul poștal între America și Franța. Acum, avioanele decolau de pe aeroportul de la Pacheco, construit de el, conform unui orar stabilit de el, în mîinile unui personal ales de el, cîștigînd un timp considerabil datorită unei metode inaugurate de el.

Mai bine revăzute, mai bine adaptate, avizourile își reduseseră traversarea la cinci zile și jumătate. De pe acum, curierii Aeroposталei întreceau cu mult pachebo-turile cele mai rapide. Traseul maritim urma să mai fie scurtat ; curînd, hidroavioane ușoare aveau să ducă poșta de la Natal în insula Noronha. Se cîștigau astfel încă două zile. În mai puțin de o săptămînă, scrisorile francate la Buenos Aires puteau ajunge la Paris. Termenii contractuali cu guvernele vor fi respectați. Viața Liniei era asigurată. Greutatea sacilor poștali sporea cu fiecare zi. De aici încolo, ea avea să se dubleze, să se tripleze, să se înzecească. Mermoz își amintea că pe ruta Toulouse-Casablanca, debutul s-a făcut cu numai cincizeci de kilograme de poștă și că acum, chiar el, ridicase cu un Bréguet 14 ce-și dădea duhul din pricina supraîncărcării, mai bine de 500 de kilograme. Prin perfecționarea cotidiană a unei organizații ale

cărei angrenaje Mermoz le cunoștea și le controla pe fiecare-n parte, siguranța transportului se realiza pas cu pas

Iată ce se obținuse prin tururile de forță, prin zborurile neîntrerupte pe rutele poștale în care piloții își riscaseră în permanență viața. Oamenii compensaseră deficiențele materialului. Viitorul aparținea Liniei.

Brusc, Mermoz se simți copleșit de o tristețe ucigătoare. A recunoscut de îndată gustul de cenușă, sentimentul neantului.

Erau două senzații care, din adolescență, nu l-au părăsit niciodată. Le-a purtat în sine peste tot. Încerca să fugă de ele strămutîndu-se de pe un continent pe altul. Dar mai rapide decît cel mai rapid avion de-al său, ele îl urmau pretutindeni.

O existență nu poate fi reconstituită zi cu zi, și nici nu se poate întocmi graficul unei sensibilități. Dacă acest lucru ar fi fost cu putință, am vedea cîte căderi ar exista în curba respectivă și în ce momente neașteptate. Mermoz înregistrează un triumf și spune : „Sînt trist...“ Într-un efort ce pare să-l absoarbă în întregime și să-l exalte luni de-a rîndul, Mermoz scrie, pe neașteptate : „Mă bîntuie un plictis teribil.“ În schimbul celor cîteva mărturisiri, cîte clipe de desperare trecute sub tăcere ! Chiar și-n Argentina, unde linia acțiunii și a vieții sale exterioare era atît de dreaptă și de promptă, linia vieții sale intime apare fracturată de rupturi și seisme. Ba valul exuberanței îl poartă sus de tot și e încredințat de fericirea sa absolută, ba se simte cufundîndu-se în ape moarte. Nimeni n-ar fi putut bănui povara de deznădejde pe care o ducea acest atlet care pășea cu fruntea atît de sus din victorie în victorie. Pentru așa ceva ar fi trebuit ca cineva să fi știut a citi în ochii a căror privire se pierdea brusc în depărtări. Ar fi trebuit să poată înțelege de ce un corp

clădit ca un magnific triumf al mușchilor, purta un chip atît de delicat și de vulnerabil.

La cei douăzeci și șapte de ani ai săi. Mermoz își spunea că vremurile eroice au apus. Că cea mai frumoasă cursă se încheiase. Că de aici încolo va începe exploatarea regulată, liniștită a traficului. Că nu va mai zbura ca unul ce biruie, ci ca unul ce salahorește.

Desigur, comparată cu alte meserii, aceasta rămînea de departe cea mai frumoasă. Dar comparată cu cea pe care o prestase timp de un an, doamne, ce cădere ! Or, viața nu e viață dacă nu poți urca întruna. Atlanticul ! Atlanticul ! Iată ce trebuia încercat. Atît pentru el, cît și pentru Linie — de fapt, alcătuiau un tot — acesta era actul indispensabil, organic necesar.

De cîte ori nu încercase el în cursul acestui an, și prin intermediul Aeropoștalei, și prin demersuri personale, să obțină avionul traversării ? Cîte promisiuni i-au fost făcute, cu cîte iluzii a fost legănat. Vorbe trădate, speranțe spulberate. Comanditarii argentinieni, camarazii uruguayeni, constructorii francezi, chiar și Bouilloux-Laffont, s-au scuzat rînd pe rînd. Miniștrii și funcționarii îi sleiau pe toți. Ce mizerabil era acest univers care stăvilea elanurile ! Mermoz se simțea sărac și singur într-o lume potrivnică.

Exagerarea acestui comentariu mental este prea evidentă ca să nu i se caute și alte rațiuni decît cele care alimentau neagra melancolie a lui Mermoz. Căldura prevestitoare de furtuni, umedă și debilitantă a verii de la Buenos Aires ? O trecătoare slăbire a nervilor după douăsprezece luni de teribilă tensiune ? Fără doar și poate, însă numai într-o mică parte. Adevărul e că Mermoz nu putea scăpa de crizele sale. Orice ar fi săvîrșit, mulțumirea prelungită îi era interzisă. Nevoia lui de frumos, de noblețe se dovedea prea intensă, prea devorantă. Plătea

tributul prea marii sale exigențe. În aceste momente aspira la solitudine, la deșert, la ariditatea lui atît de pură.

Tot pe atunci primise o scrisoare de la Marcel Reine, vechiul și dragul său camarad. Reine cel cu obrajii, ochii și rîsul unui copil zvăpăiat, Reine cel care iubea atît viața și pe care viața îl iubea atît, petrecuse împreună cu Edouard Serre, șeful serviciilor T.F.F. de pe toate liniile Aeropoștalei, mai bine de trei luni de captivitate la maurii din Rio de Oro. Mînați din tabără în tabără, obligați, precum sclavii, să adune ierburi pentru foc și să pregătească ceaiul stăpînilor, ei au fost, în sfîrșit, predați la Fort Juby cu picioarele în sînge, cu mîinile sfîșiate, de nerecunoscut. În scrisoare, Reine îi povestea această aventură. Și Mermoz l-a invidiat. O surdă nostalgie îi răscoli inima. Aceste munci umile, aceste bivuacuri de nomazi, acești oameni gravi și taciturni, feroci, dar demni... și nisipul... nisipul... nisipul... cîtă pace.

Atunci s-a gîndit și la tînărul misionar întîlnit la bordul lui *Groix*, plecat să-i îngrijească pe leproși.

În primele două luni ale lui 1929, Mermoz n-a efectuat decît zborurile regulate, atunci cînd îi venea rîndul, și cursele acestea s-au petrecut fără incidente. Pleca miercuri, la miezul nopții, de la Buenos Aires, ajungea la Rio joi, pe la orele 16, părăsea Rio sîmbăta noaptea și ateriza la Pacheco în cursul după-amiezii de duminică. Săptămîna următoare Etienne era cel care transporta poșta. Prin urmare, înainte de a-i veni rîndul să-l înlocuiască pe prietenul său, Mermoz petrecea la Buenos Aires zece zile pline. Doar aceste perioade de calm excepțional pot oferi o imagine cît de cît completă a vieții lui Mermoz în capitala argentiniană.

Dormea, în continuare, ca un butuc. Ca afară, cînd Etienne lipsea, adică jumătate din timp, îi rugase pe camarazi să vină să-l scoale la ora 9.30. Un apel telefonic de la Pacheco. Parcurgea la repezeală hangare, ateliere, i-ar fi făcut același serviciu, dar lui Mermoz îi plăcea să deschidă ochii pe un chip drag. Ceea ce nu însemna că prietenul respectiv era bine primit. Sforțările sale de a-l trage afară din pat erau recompensate cu lovituri de pernă, de pantof, de tîrlici. Amicul riposta. Bătaia care se încingea îi reda lui Mermoz bucuria de a trăi. Își făcea toaleta cîntînd și, înainte de a pleca la sediul Aeroposta1ei, aflat la 200 de metri de Galeriile Guemes, își oferea un mic dejun compus dintr-o omletă din șase sau opt ouă. Pînă la douăsprezece și jumătate se ocupa de chestiunile sale administrative. Prînzul îl lua la restaurantul Conîe, ținut de Paul Pellecq, un bearnez fin și discret, la fel de brav la treabă cum fusese și la război și a cărui artă culinară era perfectă. Indiferent de prezența sau absența lui Etienne, la masa lui Mermoz se găseau, aproape zilnic, două persoane care figurau printre marii săi prieteni : Paul Chaussette și Henri Moulie. Primul era un inginer belgian care controla importante investiții miniere în Argentina și Bolivia, și care nu vorbea niciodată de afacerile sale. Chipul său frumos și energic, brăzdat, turmentat, privirea sa adîncă, plină de o bunătate ușor melancolică atestau la el primatul absolut al preocupărilor afective și spirituale. Moulié, care vorbea o franceză din cele mai pure, nu părăsise niciodată America de Sud. Uruguayan, era atașat al ambasadei Belgiei. Pe fața sa prelungă de indian se citea o lealitate indefectibilă și o siguranță cu totul aparte a sentimentelor. Cele pe care acești doi dezrădăcinați le nutreau față de Mermoz, întîlnit de ei la taica Bach, țineau de un adevărat cult. Asta nu-i împiedica însă să-l trateze la modul cel mai familiar din lume.

Moulié era un mîncău redutabil. Mermoz relua cu el turnirurile de căpcăuni, practicate cîndva în Franţa împotriva lui Henri Fournier. Chaussette, a cărui poftă de mîncare era mai modestă, arbitra acest dezmăţ de antricoate gigantice şi aproape crude.

De la restaurantul Conte, Mermoz lua drumul terenului de la Pacheco. Parcurgea la repezeală hangare, ateliere, schimba cîteva cuvinte cu Collenot. Restul după-amiezii era consacrat vizitelor pe care trebuia să le facă conducătorilor aviaţiei argentiniene, legaţiilor şi consulatelor diverselor ţări ale Americii de Sud în care Aeropoştala intenţiona să deschidă linii aeriene. Pe seară, Mermoz revenea la sediul de pe strada Reconquista pentru a consemna rezultatele obţinute în cursul zilei şi a pregăti munca de a doua zi. După aceea, venea acasă, se rădea, se schimba, îşi întîlnea prietenii la cafeneaua Richmond, un culoar lung şi zgomotos unde, şi astăzi, se reunesc piloţii Liniei, şi pleca să cineze împreună cu ei acolo unde luaseră şi prînzul : la restaurantul Conte.

Cînd se afla în dispoziţii sociabile se întindea cu masa, ori o pornea către *Tabaris*, local de noapte bogat în fete frumoase, care a conservat, şi el, favorurile celor de la poşta aeriană. Aici, Mermoz era aşteptat, cu o tandră şi senzuală nerăbdare, de o dansatoare franţuzoaică, brună, veselă, cu braţe cărnoase, dulce şi rezistentă la istovirile dragostei. Ea asculta placidă discuţiile lui Mermoz cu tovarăşii săi, invariabil pe teme aviatice, pînă în momentul în care acesta o conducea la etajul 9 al Galeriilor Guemes.

Aceste seri de libertate sufletească şi de plăceri fizice erau, totuşi, destul de rare ; mai dese, cele în care prietenii îl vedeau aşezîndu-se printre ei cu buzele strînse, cu privirea voalată, parcă întoarsă spre interior. Aproape nu vorbea şi, odată masa terminată, pleca. Chassette îl însoţea, ştiind că este singurul a cărui societate îi face plăcere în

asemenea momente. Mergeau, fie la locuința unuia, fie a celuilalt, dacă nu cumva se învîrteau la nesfîrșit cu mașina prin aleile tăcute ale vastului parc Palermo, amplasat în mijlocul orașului. Mermoz îi împărtășea cauzele tristeții sale. Îl îngrijora viitorul Liniei. De ce se construiau cu atîta încetineală în Franța avioanele de care era nevoie imediat ? De ce se comiteau nedreptăți la Paris ? De ce se ciocnise azi de funcționari corupți, de zîmbete de farisei ?

În alte seri Mermoz n-avea nici un motiv precis să fie melancolic și scîrbit. Îl tulburau doar eternele și insolubilele probleme : dragostea, moartea, dreptatea absolută, sensul pe care trebuie să-l dăm vieții.

— Alegerea mea e făcută, spunea el în asemenea ocazii. Voi pilota încă opt ani — limita reflexelor bune e la treizeci și cinci de ani — după care merg să îngrijesc leproșii. Acel tînăr misionar, știi Paul, ți-am vorbit de el, părea atît de senin. (Glasul îi căpăta deodată inflexiuni mîngîietoare.) Uite, și mama nu-și găsește cu adevărat liniștea decît îngrijind bolnavii.

Uneori, accesele de tristețe îl asaltau în plină zi. Pentru combaterea lor avea însă un remediu infailibil.

— Ai multă treabă azi după-amiază, Paul ? îl întreba Mermoz pe Chaussette în timpul prînzului.

Acesta pricepea imediat sensul întrebării.

— Nu, nu mare lucru, spunea el.

Părăseau masa fără să-și isprăvească prînzul. Mermoz se suia în mașina prietenului, trecea la volan și se lansa ca un nebun pe drumul spre Pacheco. Pînă la aerodrom nu-și desclești o dată fălcile. Îl găsea pe Collenot în hangarul care-i adăpostea avionul dezancrasînd o bujie, verificînd un magnetou sau lustruind aparatul. Mermoz adresa mecanicului primul zîmbet din acea zi și zicea :

— Totul e gata ?

— Desigur, domnule Mermoz, răspundea Collenot.

Aparatul era scos afară. Mermoz îl îmbarca pe Chaussette, rula pe pistă, trăgea manșa. Zbura o jumătate de oră pe deasupra orașului și împrejurimilor. Cînd revenea la Pacheco, flecărea și cînta fără oprire.

Exista și un alt mijloc de a fugi de sine însuși, mai puțin sacru, dar foarte eficace : exercițiile în aer liber. Cele pe care le-a practicat aproape în exclusivitate la Buenos Aires au fost înotul și canotajul. Moulié, care era un fanatic al acestor două discipline, l-a însoțit în permanență. În diminețile anotimpului cald zoreau odată cu crăpatul de ziuă către „Tigrul", imensă deltă, adevărat labirint fluvial unde se îngemănau apele impetuoase ale Paranei și ale Uruguayului. Vîsleau, se scăldau, iarăși vîsleau, goi, șiroind de sudoare și fericiți.

Pe un vas, am petrecut o zi pe Tigru. A fost una dintre cele mai senine și mai emoționante zile din cîte am trăit în siajul lui Mermoz. Mă călăuzeau trei din prietenii săi : Marcel Reine, Paul Chaussette, Henri Moulié. De fiecare se lega cîte o parte din el. Reine reprezenta începuturile comune de la Toulouse, spălatul cilindrilor, pensiunea *„Marele Balcon"*, chiolhanurile de la Casablanca, epopeea Saharei, iar apoi serviciul făcut împreună pe liniile Rio de Janeiro, Natal, Santiago de Chile. Chaussette însemna discuțiile de la inimă la inimă, confidențele, evadările sentimentale. Moulié, veselul masacru al hălcilor de carne și joaca de-a tritonii.

Vasul pe care eram înainta printr-un mirific labirint de alei acvatice, de bulevarde mărginite de arbori, de fundături înflorate. Negustori ambulanți mișunau în siajul nostru pe plute sau bărci cu fundul plat. O biserică plutitoare își aștepta enoriașii. Pe țărmuri creșteau cu miile lămîi și portocali.

Caprifoiul se cățăra pe trunchiurile nenumăraților plopi și sălcii ce alcătuiau o escortă fremătătoare puzderiei de ramificații lichide.

— Vara, spunea Moulié, florile îți astupă vederea. Seara, parfumul lor e obsedant.

Vasul continua să urce pe cursul fluviului. Nu se mai zăreau nici colibe pe piloni, nici iarmaroace plutitoare, nici livezi. Doar sălciile se aplecau peste infinitul lacustru și, jucîndu-se cu apa și orizontul, compuneau delicate miraje. Ai fi zis că asiști la facerea lumii.

Iar prietenii lui Mermoz spuneau :

— Lui Jean îi plăcea locul acesta.

— Aici plonja Jean.

— Cu Jean îi băteam pe toți la cursele cu barca.

— O să mîncăm la hanul pe flotoare pe care Jean îl prefera.

Jean... Umbra lui era peste tot. Respira miresmele grele ale caprifoiului. Rîdea cu rîsul lui de copil cu suflet neîntinat. Își curba și azvîrlea îndărăt, în efortul vîslitului, torsul său de tînăr Hercule.

S-a lăsat seara și, odată cu ea, tăcerea...

Ne-am îndreptat spre Clubul francez de Canotaj. Mi-a fost prezentat responsabilul, un bătrîn cu tenul stacojiu. Era taica Bach. Mi s-a arătat și o barcă de curse. Pe flancul ei fin și rasat am citit : *Jean Mermoz.*

Tăisfăsuielele prietenești, zborurile deasupra împrejurimilor Buenos Aires-ului, recreațiile pe Tigru și chiar și pașnicele navete la Rio nu puteau reprezenta decît palcative ale cumplitei nevoi de noi cuceriri care-l stăpînea pe Mermoz. Se răzbuna pe ceea ce numea el „bălteala" sa prin frenezia cu care se străduia să reducă, mereu și mereu, durata zborurilor poștale ce-i reveneau. Era unicul mijloc de a se autodepăși în aceste săptămîni potolite.

Fiecare minut investit într-o escală îl ardea. Pe terenuri, comandanţii de aeroporturi, mecanicii, lucrătorii îi aşteptau sosirea încordîndu-şi întreaga fiinţă aşa cum te încordezi ca să întîmpini o furtună. Pentru el nici o mişcare nu era suficient de rapidă. Totul trena, lîncezea, se tîra. Fără să mai coboare din carlingă, înhăţa sacii poştali şi dădea gaze. Dacă i se întîmpla să aibă un pasager, care nu putea fi decît un membru sau un prieten al Liniei *, acesta era tratat ca un obiect inanimat pînă la terminarea cursei. Nefericitul putea să moară de foame, de sete, să fie anchilozat, sleit, nu merita să se piardă pentru el nici măcar o secundă.

Într-o zi, Joméli, bunul său prieten de la Rio care era în Brazilia ceea ce reprezenta Chaussette în Argentina, a dat să coboare din avion la escala de la Santos. O privire de-a lui Mermoz l-a ţintuit pe loc.

— O nevoie urgentă, nu mai pot, zău, Jean, zău că nu mai pot, l-a implorat Joméli.

Mermoz l-a îndesat îndărăt în fuselaj cu o mînă ce-a făcut să pîrîie oasele pirpiriului său tovarăş.

— La escala următoare, în timp ce alimentăm, a răcnit Mermoz prin tunetul motorului şi-al elicei lansate în plin.

La drumul următor, această impetuozitate a fost cît pe-aci să-l facă să comită ceea ce ura cel mai mult : o nedreptate. Aterizase la Florianópolis şi terminase rulajul pistei. Mecanicul de teren, care trebuia să-l aştepte, lipsea. A apărut peste trei minute. Chipul lui Mermoz era schimonosit de una din cele mai cumplite furii. L-a înhăţat pe mecanic şi scuturîndu-l ca pe o zdreanţă, a bubuit :

— Afară cu tine, nemernicule ! Să nu te mai văd pe-aici că-ţi frîng ciolanele ! Şi acum, ce aştepţi ca să faci plinul ? Sau vrei să te demolez pe loc ?

---

* Linia era exclusiv poştală (N.A.).

Incapabil să suporte în continuare vederea celui care păgubise cu trei minute curierul poștal și temîndu-se de efectele propriei mînii, Mermoz a zbughit-o spre cantina aeroportului, unde a și băut, una după alta, trei sticle de bere.

Comandantul aeroportului, un vechi camarad, a venit după el.

— Știi, a zis el, nu-i chiar pe de-a-ntregul vinovat.

— Nu, nu, a izbucnit Mermoz, nu vreau s-aud nimic.

— Ascultă, Jean... Nevastă-sa stă să nască, a leșinat și omul a fost chemat. Nu te așteptam atît de curînd. Pesemne, ai tăiat prin interior.

— Așa e..., așa e... am tăiat peste pădure, a murmurat Mermoz.

Cînd a revenit la avion, mecanicul s-a tras înfricoșat deoparte.

— Ai alimentat foarte bine, i-a spus Mermoz, fără să-l privească ; ștergem, de data asta, cu buretele.

În palmă, mototolea o bancnotă de o sută de milreis.

În momentul decolării, a îndesat-o în buzunarul salopetei mînjite cu ulei a mecanicului.

La întoarcerea dintr-una din aceste călătorii frenetice, Mermoz a aflat că un pilot argentinian s-a prăbușit pe ruta paraguayană, pe atunci încă în studiu. S-a adresat căpitanului Almonacid, delegatul argentinian pe lîngă Aeropoștală :

— Vreți să-mi acordați o favoare ?

Almonacid știa că Mermoz nu se gîndește niciodată la propria-i persoană.

— Indiscutabil.

— Atunci, plec să aduc corpul camaradului nostru.

— Cum ? Cu ce mijloace ? a exclamat Almonacid.

— Păi... cu avionul... a replicat Mermoz.

— Nu se poate ! O ştiţi şi singur. Aparatele noastre nu sînt îndeajuns de spaţioase.

— Mi-aţi promis, a observat, încetişor, Mermoz.

— Într-adevăr, a recunoscut Almonacid. Procedaţi cum credeţi.

A doua zi, un echipaj cu totul ieşit din comun ateriza la Pacheco.

Alături de Mermoz, dar depăşind cu mult carlinga, stătea, în picioare, un sicriu. În ziua aceea, vremea fusese îngrozitoare. Dezechilibrat primejdios de lada funebră, avionul pîrîise din toate încheieturile azvîrlit de colo, colo de furia ciclonului. În tot acest timp, Mermoz a trebuit să sprijine coşciugul cu umărul.

În zilele cînd zbura, Mermoz se mai elibera de neînduplecatul demon ce-l înstăpînise ; dar, odată epuizat exorcismul, puterea acestuia revenea. Şi, cum avea destul timp pentru meditaţie, eterna obsesie, aceea a Atlanticului, dobîndea asupra spiritului său o forţă acaparatoare aproape maladivă.

Nelăsîndu-se descurajat de eşecurile anului precedent, el eşafodase, prin scrisori şi cablograme, o nouă combinaţie care urma să-i procure un aparat. Ministerul francez al Aerului interzisese însă orice tentativă de trecere a Oceanului pe avioane cu roţi.

Cînd a aflat de conţinutul acestui decret care spulbera, pe luni de zile de-aici încolo, speranţele sale cele mai dragi, Mermoz a fost cutremurat pînă-n străfundul fiinţei de o criză de furie, de desperare, de ruşine şi de indignare. Unde se ascundeau adevăratele motive ale acestei solicitudini stupide, nedorite de nici un pilot demn de acest nume ? Cele oferite erau doar ipocrizie, demagogie, pentru reuniuni electorale, sirop leşinat destinat să adoarmă opinia publică. Cunoştea totul mai bine ca oricare dintre

funcționarii aceia rebegiți, el, Mermoz, știa mai bine decît politicienii aceia incompetenți, știa mai bine ce este cu putință și ce nu din punct de vedere aeronautic.

„Ne-ar trebui, clama el, temerari cumpătați și, cînd colo, n-avem decît cumpătați decrepiți. Își lățesc fundurile prin birouri și înalță imnuri întru gloria aviației franceze. În loc să încurajeze inițiativele, se dau de ceasul morții ca să-l schimbe pe ministrul care le-ar putea prejudicia interesele."

Dragostea pe care Mermoz o nutrea față de aviație și patrie a determinat o reorientare a mîniei sale. Ca să-și apere această iubire a început să urască formele și instituțiile care o amenințau. Scria :

„De ce nu se gîndesc politicienii să blocheze progresele aviației străine, al cărei cuvînt de ordine este : Jos cu aviația franceză ! Cînd ne va fi redată conștiința a ceea ce am fost, a ceea ce sîntem și a ceea ce am putea deveni ? De cînd mă aflu în străinătate, devin naționalist. Mă cutremur văzînd cum ni se fărîmițează, puțin cîte puțin, prestigiul, numai și numai din pricina marasmului nostru parlamentar. Este îngrozitor să te gîndești că tot ce are mai bun voința noastră, energia noastră, strădaniile noastre slujește la alimentarea discursurilor și a discuțiilor, cînd am vrea să servească succesului și prosperității a ceea ce ne aparține. În momentul de față, primejdia ne vine din America ; poșta lor aeriană se infiltrează pe lîngă noi cu rapiditate. În fruntea ei e Lindbergh și, prestigiul ce se leagă de acest veritabil stindard viu, îi deschide toate porțile. Adio sacrificiilor noastre și roadelor a mai bine de un an de trudă intensă și inimaginabilă, și asta în clipa cînd ne apropiem de izbîndă. Un om — dar ce om ! — vorbește. E admirat, e ascultat, iar pentru noi înseamnă prăbușirea."

Cum să nu fi sensibil la această nobilă jelanie ? Auzindu-l, cum să nu se înțeleagă de ce, cîțiva ani mai tîrziu,

cînd răul atinsese proporţii demente, Mermoz a crezut că-şi poate afla izbăvirea altundeva decît în domeniul pur al zborului ?

Pînă una, alta însă, visa la o soluţie mai ingenuă.

„Ne trebuie, la rîndul nostru, să avem în străinătate un om-stindard şi totul va deveni mai lesnicios, continua el. Cunosc printre piloţii de linie cîţiva care ar putea deveni aşa ceva. În ceea ce mă priveşte, de un an tot caut modalităţile. Le-am găsit. Simţeam că aş fi reuşit. Probabil, o voi face, dar mi-e teamă că, atunci, va fi prea tîrziu. A reuşi, actualmente, traversarea Paris-New York — şi avem mijloacele necesare — ar constitui o performanţă ce-ar spori dintr-un foc prestigiul nostru, exact în momentul în care avem mai multă nevoie de el.

„Nu ceream nimănui nimic. Reuşisem să adun fondurile necesare şi, deodată, raidul e interzis cu un avion terestru pînă la noi ordine. *

Şi atunci, aştept, încheia Mermoz. Tot ce pot face în momentul de faţă e să încerc să ajung în Chile înaintea americanilor."

Mermoz n-avea cum să prevadă că, în cursul acestei misiuni pe care o socotea secundară, destinul va face brusc din el, în întreaga Americă de Sud, ceea ce se străduia, cu desperare, să devină : un Lindbergh francez, interpunînd în calea sa accidentul care, de la Pacific la Atlantic, a purtat de-atunci numele de „miracolul din Anzi".

---

* Cîteva săptămîni mai tîrziu, utilizînd material francez, un echipaj spaniol efectua fără escală distanţa Sevilia-Brazilia. În acelaşi moment, Mermoz primea, pe numele său, două depeşe de la Ministerul Aerului prin care era prevenit că, pentru a împiedica orice tentativă din partea lui, toate aerodroamele din Franţa primiseră ordin să nu-l lase să ia mai mult de 1.500 litri de carburant. (N.A.)

IV
PLATOUL CELOR TREI CONDORI

Concomitent cu înțelegerea poștală încheiată cu guvernul Argentinei, Marcel Bouilloux-Laffont semnase una și cu cel chilian. Era însă cu neputință să se treacă la realizarea acesteia din urmă înainte ca linia cotieră atlantică, drum cardinal spre Europa, să fi fost temeinic consolidată. Treaba aceasta o înfăptuiseră, în răstimp de un an, Mermoz și camarazii săi. Acum sosise ceasul ca în rețeaua Aeropoștalei să fie inclus și statul scăldat de apele Pacificului. În mod firesc, cel însărcinat cu studierea, deschiderea și fondarea acestei linii a fost Mermoz.

Pentru a reuși, trebuia stabilită o rută regulată pe deasupra Anzilor Cordilieri. Acest gigantic lanț muntos, întins din Venezuela pînă-n Țara de Foc aidoma unui zid făurit de zei, își saltă între Argentina și Chile crestele sale amețitoare și vîrful lor cel mai înalt, Aconcagua, pînă la aproape 7.000 metri deasupra mării. Altitudinile sale, văile în care aerul rarefiat sfîșie plămînii oamenilor, zăpezile vesnice, suflul său înghețat, taina de nepătruns ce-l înconjoară i-au învăluit piscurile, din vremuri imemoriale, în tot soiul de legende tragice. Ele dăinuie și azi în inimile indienilor ce-i cutreieră coastele, ca și în cele ale gauchos-ilor care de pe întinsul pampasurilor privesc la această barieră grandioasă, scăpărătoare și sumbră.

Oamenii orașelor nu cunosc însă aceste terori ; pentru ei, muntele e doar munte. Palmă după palmă, o cale ferată a escaladat contraforturile vestice, s-a insinuat printr-o

vale ce perfora, la 4.400 de metri înălțime, sălbăticia de piatră, s-a strecurat pe coasta chiliană. Transandinul fusese construit. Trenului îi trebuiau două zile ca să ajungă de pe un versant pe celălalt. Iarna nu funcționa din pricina avalanșelor. Oricum, era un cîștig enorm față de caravanele de catîri și o victorie de prestigiu asupra Anzilor.

Neostoita nerăbdare omenească însă a calculat, de îndată ce a avut în slujba sa mașini zburătoare, că, grație acestora, călătoria se va face în numai cîteva ore și în toate anotimpurile.

În 1929, era oare realizabil acest plan ? Mermoz susținea că da. Existaseră precedente. În 1920, o aviatoare franceză, Adrienne Bolland, traversase, în premieră mondială, Anzii zburînd pe un avion Caudron G-4, datînd din 1916. Și chiar dacă această traversare se efectuase în zona sudică a Cordilierei, unde talazurile de piatră se domoleau sensibil, oricum săvîrșise un miracol. Puțin mai tîrziu, un ofițer chilian a reluat tentativa, dar în sens invers. El a descris un cerc larg, de data asta pe la nord, unde deasemeni altitudinile medii sînt mai joase. A reușit. Între Argentina și Chile a existat, dintotdeauna, o rivalitate romantică. Performanța ofițerului chilian a fost resimțită la Buenos Aires ca o provocare. Mănușa a fost ridicată de căpitanul Almonacid, cavalerescul pricten al lui Mermoz. A decolat noaptea, pe clar de lună, a descris un arc de cerc pe la nord și a aterizat în Chile. Isprava aceasta a făcut din el un erou național.

Acest turnir, ca și valoarea pe care i-o acorda opinia publică de pe ambii versanți ai Anzilor au făcut notorii dificultățile traversării. Cînd s-a auzit că Aeropoștala intenționează s-o practice în mod regulat, transportînd corespondența, stupoarea și neîncrederea au fost la fel de mari. Toate cîte se spuseseră în legătură cu zborul de noapte au fost reluate în cor :

„Nebunie, pretenții ridicole, sinucidere. Chiar și Mermoz e neputincios în fața imposibilului."

Pe acest fundal, la 28 februarie 1929, Mermoz și Collenot au decolat de la Pacheco pentru un prim voiaj de investigație. Mermoz pilota un Laté 25 cu profil special, ceea ce ridica la 4000 de metri plafonul acestui aparat a cărui limită ascensională era, la modelele curente, doar de 3000 de metri. Prin Bahía Blanca a ajuns la San Antonio Oeste, primul mic port al Patagoniei de pe coasta atlantică. Aici a îmbarcat un pasager de vază : contele de La Vaulx.

Președintele Federației aeronautice internaționale era, la cei peste șaizeci de ani ai săi, de o vivacitate, un curaj și o înflăcărare magnifice. Era un pasionat al aviației, pasiune care peste cîteva luni avea să-i fie fatală. Mermoz îl admira nespus pe bătrînul gentilom atît de verde, de entuziast și intrepid. I-a explicat, amănunțit și cu căldură, itinerarul.

— Vedeți, spunea el, de aici (amîndoi erau aplecați peste o hartă), luînd-o pe la sud, traversarea este mai lesnicioasă. În primul rînd, pînă la picioarele Anzilor, distanța este pe jumătate mai scurtă decît de la Buenos Aires la Mendoza, dar mai ales, uitați-vă la cotele crestelor : 2.500 de metri, 3.500, în loc de 4.500, 6.000 și 7.000 cît ar fi dacă am urma linia directă Buenos Aires-Mendoza-Santiago. Prin urmare, zburăm prin Plaza Huincka la Conceptión, aici, la baza Cordilierei. De acolo, traversăm la 3.000 de metri altitudine, dispunînd de o marjă de plafon mai mult decît suficientă.

Planul de zbor a fost urmărit riguros. Sub aripi, peisajele deșertice, fluide ale Patagoniei... întinderi necuprinse de ierburi palide... capre sălbatice... iezere cu apă cristalină. Pe 2 martie, la orele 11, Mermoz și însoțitorii săi aterizau la Conceptión. La începutul după-amiezii, decolau.

Mermoz își reperase temeinic drumul. Avionul a survolat fără efort meterezele mai puțin înalte decît cele ale fortăreței centrale, ciclopice mase de piatră ce se zăreau la nord, confundîndu-se cu norii. Curînd avea să apară și îngusta semilună a cîmpiei chiliene, comprimată între Anzi și Pacific. Mermoz scruta cu atenție piscurile și văile. Ochii săi erau cei ai unui avar ce-și numără galbenii. Aici iată o șa. La nevoie, se putea ateriza. Dincolo, deasupra stîncilor acelea semănînd cu o bardă uriașă, goluri de aer. A se evita. Mai departe, un defileu de nu prea mare înălțime. Pe acolo s-ar putea trece în cazul unei scăderi de turație. Totul trebuia ținut minte, totul fotografiat în memorie : țancurile de stîncă, depresiunile sinuoase, grohotișurile, craterele. Orice ar putea sluji la o adică.

Dar, în timp ce Mermoz elabora diverscle forme de apărare pentru viitoarele primejdii, carburatorul său se înfunda încetul cu încetul. A urmat pana, netă și brutală.

Mermoz a tăiat contactul și a trecut la zbor planat. Cunoștea, palmă cu palmă, configurația terenului care-l înconjura. Nu exista nici un loc de aterizare, exceptînd, poate, o platformă îngustă, lungă de vreo 300 de metri și largă cam de șase, pe care o înregistrase instinctiv la stînga sa, pe creasta unui munte. Roțile avionului au atins solul exact acolo unde o dorise pilotul, drept pe mijlocul fîșiei de piatră, și cu atîta delicatețe încît trenul de aterizaj a rămas intact în pofida bolovanilor și a cocoașelor.

Panta s-a dovedit a fi însă mai înclinată decît crezuse. Avionul, care ar fi trebuit să fie la capătul cursei, continua să ruleze încetișor. Mermoz și-a dat imediat seama că aparatul nu se poate opri, că este antrenat de propria-i greutate. Simplu balast, el avea să-și sporească, treptat, viteza... iar la capătul pistei se căsca genunea.

Atunci, Mermoz a lăsat comenzile, s-a prins de bordul carlingei, a sărit din ea, a atins solul numai ca să facă un al doilea salt de acrobat și de atlet și, încordîndu-și într-o convulsie toți mușchii, a blocat cu spinarea una din roți.

Trupul său, pieptul, picioarele sale de luptător în arenă au preluat, sleind-o, forța de inerție a aparatului, i-au domolit zgîlțîielile, l-au imobilizat.

O viziune incredibilă îi aștepta pe contele de La Vaulx și pe Collenot în momentul în care au părăsit cabina pasagerilor : pe vîrful unui munte înalt de 3.000 de metri, în infinita pustietate și tăcere a Anzilor, pe fundalul cerului, al stîncilor, al norilor și al vulcanilor, avionul și Mermoz alcătuiau o unică făptură, un grup fabulos, ținînd, ca-n vremurile Olimpului, de monstru și de divinitate.

Cei trei au rămas o oră și jumătate pe platou. Atît i-a trebuit lui Collenot ca să repare carburatorul. Apoi, Mermoz l-a pus să îndepărteze bolovanii cu care blocase roțile avionului și Laté 25 a pornit să lunece pe pantă în jos pînă cînd s-a găsit deasupra hăului. Contact, motor și elicea s-a înșurubat în aer. Seara aterizau la Santiago de Chile.

Două zile mai tîrziu, Mermoz îi expedia lui Paul Chaussette o carte poștală astfel concepută :

„4 martie 1929. Salutări frățești din Santiago. Sosit cu bine, o călătorie sportivă, până în munți în apropiere de Conceptión. Din fericire, reparabilă. Intenționez să plec la Copiapo vineri și să revin la Buenos Aires sîmbătă, prin La Rioja. Aici, banchete, fieste zbînțuite, plimbări sentimentale... Orice s-ar zice, văzută de jos, Cordiliera chiliană nu-i deloc dezagreabilă..."

După patru zile petrecute la Santiago de Chile unde vinurile și femeile au un gust cu totul aparte, Mermoz și-a luat rămas bun de la contele de La Vaulx ca să se reîntoarcă

la Buenos Aires. Itinerarul era complet diferit de cel de la venire. Traseul meridional, relativ uşor, nu putea fi utilizat în mod eficace de către o linie aeriană, obligînd la un prea mare ocol şi un prea mare sacrificiu de timp pentru asigurarea securităţii zborului. Ca atare, Mermoz a decis să încerce traversarea directă.

A făcut, mai întîi, un salt pînă la Copiapo, mic orăşel situat la picioarele Anzilor. De aici pornise ofiţerul chilian a cărui traversare agitase atît Argentina. Tot aici aterizase şi Almonacid. Dar, itinerarul ambilor piloţi, descriind o curbă prea largă în direcţia nordului, nu era cu nimic mai bun, pentru o exploatare poştală, ca cel pe care-l urmase Mermoz la venire. Pentru ca treaba să fie utilă, calea trebuia căutată prin blocul central, cel mai înalt, cel mai masiv, cel mai redutabil.

Pe 9 martie, la orele 10 dimineaţa, Mermoz, avîndu-l în spate pe Collenot, părăsea terenul de la Copiapo. S-a înălţat, în spirale largi, la altitudinea maximă pe care i-o îngăduia aparatul : 4.200 metri. Un spectacol de o măreţie şi de-o frumuseţe de nedescris i se oferea în timp ce urca palierele aeriene. La apus, se întindea cîmpia chiliană, verde, presărată cu lacuri, brăzdată de rîuri, strălucind de explozia vegetală a copacilor şi a florilor. De-a lungul ţărmului ei palpita în soare hula violetă a Pacificului. Iar de partea cealaltă, turnat dintr-o singură bucată, se înălţa meterezul ciclopic al Cordilierei Andine.

Cine n-a survolat această imensitate minerală, n-are cum să cunoască, pe de-a-ntregul, barbaria, solemnă şi tragică, a lumii ce-o reprezintă şi nici nu poate bănui taina cvasi-astrală ce învăluie, pentru veşnicie, zeii ei îngheţaţi pe altarele lor gigantice.

Nimic nu poate oferi o imagine valabilă a acestui ocean vertical pietrificat. Nimic nu poate transmite caracterul de

interdicție absolută pe care o afișează această barieră colosală ce unește pămîntul cu cerul și care, ferecată, zidită, fără o breșă, fără o fisură pare să oprească, la porțile ei, Universul.

Acestei bariere, Mermoz voia să-i descopere defectul.

Multă, foarte multă vreme a patrulat prin fața ei, a spionat-o. Și-a mobilizat întreaga-i vigilență, întreaga-i intuiție ca să surprindă defectul, fanta acestei incinte formidabile prin care, tangentînd cu aripa dreaptă un perete și cu stînga celălalt, avionul său ar fi putut să se strecoare. Nu a găsit-o. Cel puțin, nu la altitudinea pînă la care se putea înălța aparatul său.

Pînă la înălțimea de 4.500 metri, muntele neted, dintr-un singur segment, dintr-un unic bloc era inatacabil.

La 4.500 de metri, printre piscurile înzăpezite, regulat plantate, se deschideau zările.

— Era, mi-a spus Mermoz istorisindu-mi aventura, ca un zid cu cioburi de sticlă strălucitoare înfipte în creastă.

Mașinal, mi-a creionat un desen naiv. Contemplu, acum cînd scriu, această scurtă linie frîntă ce reprezintă, în același timp, și cea mai extraordinară zvîrcolire a solului, și cea mai superbă cutezanță omenească.

„Anzii pot fi depășiți în mod practic pentru Linie la 4 500 de metri, și-a spus Mermoz, exasperat de croaziera sa inutilă. Mai jos de atît, nu-i nimic de făcut. Nici o crăpătură. Iar eu nu dispun decît de un plafon de 4.200 de metri..."

Oricare altul s-ar fi întors la Copiapo, ar fi ocolit obstacolul de netrecut pe la Nord sau pe la Sud și ar fi așteptat, ca să reediteze tentativa, să posede un aparat capabil să se măsoare, cu ceva șanse de egalitate, cu necruțătorul munte. Dar Mermoz era Mermoz. Nu credea în imposibil sau, mai exact, înainte de a-l admite, trebuia să

epuizeze toate riscurile și să atingă zone în care nimeni în afara lui nu cutezase să se aventureze. Avusese întotdeauna o percepție intuitivă a limitei supreme atît a propriului său efort, cît și a posibilităților aparatului pe care-l pilota. Asociate cu o tenacitate supraomenească, aceste calități formau ceea ce am numi geniul său.

Contemplînd fruntea dantelată a Anzilor, Mermoz și-a mai spus :

„Ca să trec, avionului meu i-ar mai trebui 300 de metri de altitudine. Da, dar există și curenți ascendenți."

Toți aviatorii cunosc aceste mișcări ale aerului, al căror ax e vertical și care ba ridică, ba coboară sensibila mașinărie din mîinile lor. În zonele montane, acești curenți dobîndesc o forță și o viață cu totul aparte. Planorismul a fost conceput după legile lor. Ca atare, Mermoz spera să întîlnească un val de aer care, compensînd insuficiența motorului, să-l salte cu cei 300 de metri necesari. Va ști să folosească acest șoc ca să treacă. Odată depășit zidul compact, se va strecura printre piscuri și stînci, va luneca din vale în vale, se va juca de-a puia-gaia cu muntele așa cum se jucase cu noaptea și va ajunge la țintă.

Și iată-l patrulînd din nou în fața giganticului meterez, pîndind mișcările văzduhului.

Prima din ondulările pe care le-a simțit sub aripi a fost insuficientă și a evitat, la milimetru, ciocnirea mortală printr-o răsturnare pe-o aripă, dar ajunsese aproape la înălțimea unei falii. A scăpat-o și pe a doua, și pe a treia. La cea de a patra, mai puternică, mai densă, s-a simțit de parcă s-ar fi sprijinit, de parcă ar fi fost înșurubat pe capitelul unei coloane ce se înalță. A atins linia pînă atunci interzisă. Între doi pereți de gheață, în fața sa se deschidea un coridor. Bariera fusese înfrîntă. Sărise peste ea. Trecuse.

Bucuria de a fi forţat natura, expansiunea nelimitată a fiinţei, tainica şi atît de necesara biruinţă a căutării cărcia îşi închinase întreaga viaţă, l-au iluminat pe Mermoz în clipa cînd cîmpia chiliană a dispărut din ochii săi, cînd s-a găsit de partea cealaltă a zidului andin, cînd, unduind către răsărit, creste tot mai joase nu-i mai zăgăzuiau privirea. Avea să zboare peste ele, avea...

Dar ce era această brutală prăbuşire a aparatului împotriva căreia, cu toată încordarea muşchilor, cu tot motorul ambalat la maximum, nu putea face nimic ? Ce era acest vid care-l aspira ? Această chemare către hăuri, monstruoasă, invincibilă care-ţi smulgea inima din loc ?

„Curent descendent", s-a gîndit Mermoz într-o fracţiune de secundă, durată care n-avea nimic comun cu măsura obişnuită a timpului.

Mermoz cunoştea genul acesta de pîlnie care-l absorbea şi mai ştia că la altitudinea asta nu e posibilă nici o manevră.

„Sînt exact deasupra grohotişului şi voi fi inevitabil, plăcat de peretele muntelui, şi-a mai spus Mermoz. Să salvăm ce mai putem salva."

S-a gîndit oare cu adevărat la toate acestea între momentul în care a fost înhăţat de chemarea văzduhului şi clipa, aparent imediat următoare, cînd a atins solul ? A făcut-o instinctul pentru el ? În orice caz, Mermoz a cabrat aparatul şi a tăiat gazele. O cumplită izbitură a zgîlţîit avionul. Acesta a sărit în sus, a recăzut, a sărit din nou, a recăzut, a rulat prăvălindu-se de pe o parte pe alta şi s-a oprit lăsîndu-se pe burtă.

Mermoz şi Collenot s-au privit, scoţînd un oftat adînc. În această primă clipă, fericirea şi uimirea de a mai fi în viaţă, de a trăi totuşi, i-a copleşit pe de-a-ntregul.

Mult însă n-a durat. Nu cumva Mermoz amînase doar cu cîteva ore — şi ce ore — moartea ?

Se găseau pe un platou, uşor înclinat, împrejmuit de prăpăstii. De jur împrejur, într-o dezordine fantastică şi grandioasă, scăpărau coame, creste, piscuri, ţancuri. Un deşert de piatră şi zăpadă se întindea cît vedeai cu ochii. Şi o tăcere, o tăcere făr' de nume.

Totul se decupa cu o precizie geometrică în văzduhul glacial. La înălţimea aceasta de 4.200 de metri — plafonul maxim al lui Laté 25 — era un frig de cel puţin minus 15°. Nici Mermoz, nici Collenot n-aveau veşminte calde. Nici unul nu se gîndise să ia niscaiva provizii. Iar aparatul era de nefolosit. Un examen sumar îi fusese mecanicului de ajuns : fuselajul spart, trenul de aterizaj schilodit, bechia smulsă...

— Nu-i nimic de făcut, Collenot ? întrebase Mermoz.

— Teamă mi-e că-i aşa, domnule Mermoz, răspunsese Collenot.

— Atunci, la drum !

Şi au pornit spre apus, spre acel Chile atît de aproape prin aer, care, în urmă cu numai cîteva minute, etala sub privirile lor cîmpurile sale verzi şi înflorate.

„Vom răzbate" îşi repeta Mermoz.

Îşi amintea de munţii Palmyrei, de dunele lui Rio de Oro, de palmierii imperiali ai Paraguayului şi, cu toate că ştia că Cordiliera nu restituise niciodată piloţii ce se rătăciseră printre faldurile ei, simţea o asemenea voinţă de a trăi încît nu putea admite să le împărtăşească soarta.

Au coborît, au urcat, şi-au prins picioarele în capcane invizibile, au lunecat pe gheţuri, s-au prăbuşit în troiene. Trei condori îi urmăreau într-un zbor concentric.

La capătul unui ceas, cei doi au privit înapoi ca să măsoare, în linie dreaptă, distanţa parcursă. Nu erau nici 500 de metri între locul în care se aflau şi carcasa avionului.

— O secundă, a spus Mermoz.

Cu sprîncenele adunate, cu mîinile vîrîte în buzunarele mantalei sale de piele, cu bărbia înfundată în guler, el cîntărea şansele de viaţă şi de moarte. La ce bun să continuie acest marş ? Nu putea decît să-i ducă la istovire, apoi vor cădea pradă gerului.

— Collenot, a spus Mermoz.

— Da, domnule Mermoz, i-a răspuns acesta.

— Taxiul trebuie reparat.

— Să încerc, domnule Mermoz.

În tăcerea supranaturală, vocile lor sunau straniu.

Au pornit-o înapoi. Cei trei condori s-au luat după ei, ştiind, din negura vremurilor, că nici un om nu scapă din prinsoarea înalţilor Anzi.

Era două după-amiază cînd Mermoz şi Collenot au ajuns lîngă aparat. Cu degetul, cu ochiul, cu urechea şi cu acel simţ special al articulaţiilor unei maşini zburătoare, Collenot s-a apucat să-l studieze.

— S-ar putea... s-ar putea, domnule Mermoz, s-o scoatem la capăt, a declarat el într-un tîrziu. Am toate sculele la mine.

S-au pus pe treabă. Collenot îl dirija pe Mermoz.

Ar trebui ca cineva să aibă experienţa şi harul unui mecanic genial ca să inventarieze şi să priceapă gesturile făcute de Collenot, găselniţele sale, inspiraţiile sale, să înţeleagă cum a reuşit el să redreseze trenul de aterizaj, să înlocuiască bechia, să asigure soliditatea fuselajului, să facă inofensive avariile motorului. Iată-l răsucind sîrme, ciocănind tabla, prelevînd piesele secundare pentru a face din ele piese esenţiale, transformînd metalul, dîndu-i o nouă viaţă. Şi sfoara îi slujea şi peticele de stofă sau piele. Un atelier cum nu s-a mai pomenit, la 4.000 de metri înălţime, în plin vînt, printre nămeţi, cu trei condori proţăpiţi pe ţancurile vecine aidoma unor lugubre sentinele.

Noaptea, cu clarul ei de lună, n-a oprit această muncă de coşmar. Frigul le înţepenea mîinile şi le frigea trupurile. Foamea îi sleia de puteri. Ca să-şi astîmpere setea, mîncau zăpadă. Uneori, se adăposteau în cabina avionului şi se îndesau unul într-altul ca să se mai dezmorţească.

În zori, Collenot, mai puţin rezistent decît Mermoz, a început să sufere de efectele răului de munte. Au pornit sîngerări din nas şi din urechi. Ameţelile îl făceau să se clatine. Cu toate acestea, nu s-a oprit din lucru întreaga zi. Seara încă nu isprăvise. Noaptea, gerul a fost şi mai intens. Pe jumătate degeraţi, sfîrşiţi de foame, cu vîjîieli în cap, s-au culcat în cabina pasagerilor, amestecîndu-şi căldura şi răsuflarea.

Odată cu răsăritul soarelui, Collenot s-a apucat de treabă. Mermoz, evitînd să se uite la condori, se plimba de-a lungul platoului, examinînd terenul pas cu pas.

Dimineaţa abia începuse cînd Collenot a spus :

— Domnule Mermoz, cred că putem încerca motorul. Ce cînt de orgă în Anzi !

Cei doi prieteni l-au ascultat cu religiozitate. Nici o sincopă, nici o notă falsă. Brusc însă trăsăturile li se schimonosiră. Pe capota motorului apăruseră pîrîiaşe de apă. Din pricina gerului ţevile radiatorului plesniseră.

Cîrpe, vopsea, aşchii de lemn, hîrtii vechi, fîşii de pantalon, din toate acestea Collenot a confecţionat un soi de pastă cu care a astupat fisurile. Motorul însă nu l-a mai încercat.

Condorii, înspăimîntaţi pentru o clipă, au revenit.

În timpul minuţioasei explorări a împrejurimilor la care se dedase, Mermoz concepuse, pentru decolare, un plan de o îndrăzneală nebunească, dar care-i apărea ca unicul mijloc posibil de salvare.

Platoul pe care se afla aparatul cobora în pantă lină. Panta aceasta fixa inexorabil axul plecării. Fîşia de piatră

era prea îngustă pentru ca avionul să-şi poată lua zborul într-o altă direcţie. În plus, găsindu-se la limita plafonului său, el nu se putea susţine în aer şi manevra decît coborînd mai întîi. Prin urmare, el trebuia lansat pe declivitatea naturală ce urma să-i dea forţă şi viaţă. Această declivitate se termina cu o prăpastie a cărei buză de vizavi, mai joasă decît platforma lor, constituia un obstacol. Urma o altă prăpastie, apoi încă una, cu marginile din ce în ce mai joase. Mermoz ştia că, ajuns la capătul pantei, avionul său nu va avea nici viteza necesară şi nici forţa ca să sară peste aceste trei trepte. Ca atare, reperase la suprafaţa fiecăreia dintre ele cîte o fîşie îngustă de piatră, destul de netedă, pe care urma s-o atingă cu roţile, sărind astfel de pe una pe alta ca de pe nişte trambuline pînă cînd va putea, în sfîrşit, să plonjeze în îngusta vale pe care o vedea albăstrind în depărtări.

Nu s-a întrebat o clipă dacă aparatul va rezista la aceste şocuri după cîrpeala ce i se făcuse. Trebuia să sară. Deci, va sări.

Pentru ca acest proiect, a cărui şansă de reuşită era de una la mie, să poată beneficia de un început de execuţie, era necesar să i se dea cursei iniţiale a avionului un spaţiu cît mai mare, cu alte cuvinte aparatul trebuia împins pînă-n vîrful platoului.

Mermoz şi Collenot au degajat Laté 25 de tot ce nu era strict indispensabil ; au abandonat în zăpadă un rezervor suplimentar de 480 de litri de benzină, împreună cu colierele sale metalice, burdufurile de fixare, trusele de scule, cricul, bidoanele de ulei. Aŭ smuls banchetele din cabina pasagerilor. Laté 25 părea scăpat dintr-un jaf. Cu toate acestea, cîntărea mai departe peste 2.000 de kilograme. Iar doi oameni care nu mîncaseră nimic de cincizeci de ore, aproape nu dormiseră, pe care gerul îi chinuise, trebuiau să-l împingă, urcînd panta, pe o pistă stîn-

coasă cale de jumătate de kilometru. Cu un Collenot care abia se mai ţinea pe picioare. Această performanţă i-a cerut lui Mermoz opt ore.

Apoi avionul a fost întors cu botul spre prăpastie. Tot atunci, Collenot a rostit cu o voce lipsită de timbru :

— Sfîşiaţi-vă haina de piele, domnule Mermoz.

La fel a făcut şi cu a lui. Conductele de apă cedaseră din nou.

Dîrdîind, Collenot a astupat fisurile. Mermoz, deşi n-avea decît cămaşa pe el, nu simţea frigul. În mîini avea comenzile avionului.

— Calele, a ordonat el scurt.

Collenot a îndepărtat bolovanii ce ţineau roţile şi a sărit în cabină. Avionul a pornit la vale. Cu ce-i mai rămăsese din veston Collenot şi-a acoperit capul. Nu voia să vadă.

Mermoz, cu chipul aidoma unei măşti, simţea direct în carnea lui fiecare tresărire a aparatului. Turaţia maximă... Marginea prăpăstiei, căderea, prima trambulină. Trenul de aterizare a rezistat... Al doilea obstacol... O eroare de un singur metru şi e sfîrşitul. Volanul îi intra în palme... Locul exact unde trebuie atins solul... Avionul sare... Trenul a ţinut... Atenţie... Cea de a treia prăpastie... Să nu greşească nici cu un metru... Am atins... Am sărit... Gata... Trenul nu a cedat.

Cu ambele mîini Mermoz apăsă pe levierul de profunzime, se prăvăli în vale, simţi trezindu-se la viaţă toate moleculele avionului, vră pe-o aripă ca să evite flancul muntelui ce venea înspre el cu o viteză de necrezut, redresă, începu să urce. Era stăpîn peste avion, peste cer, peste lume.

Prin culoarul pe care-l folosise la venire şi sprijinindu-se, din nou, pe un curent ascendent, trecu peste mete-

rezul tragic. Cîmpia fremătîndă de arbori și flori se odihnea sub soarele aflat la zenit.

La prînz, Mermoz era la Copiapo.

Cei care l-au văzut aterizînd mi-au povestit că fețele lui Mermoz și Collenot erau de nerecunoscut. Pe sub bărbile care le năpădiseră, gerul le prefăcuse într-o imensă rană.

La Río Gallegos, ultima așezare a Patagoniei, situată la numai cîțiva kilometri de strîmtoarea lui Magellan, sub unicul hangar al celui mai sudic aeroport din lume, se află un Laté 25. Poartă numărul 603.

M-am lăsat îndelung purtat de vise lîngă fuselajul său ; e avionul cu care Mermoz și Collenot au săvîrșit miracolul din Anzi.

Era pînă-ntr-atît un miracol încît, de ambele părți ale Cordilierei, în Argentina ca și în Chile, lumea îl și plîngea. De cînd s-a aflat că e pierdut în acei munți sălbatici, speranța de a-l revedea s-a stins.

Singuri prietenii refuzau să accepte ideea că ar fi mort. Rațiunea nu avea nici un amestec în voința lor de a crede în reîntoarcerea sa. Etienne, Chaussette, Moulié nu se mai despărțeau. Erau incapabili să se mai gîndească la ocupațiile lor ordinare. Nu puteau să vorbească decît despre Jean, să-i cîntărească șansele. Oricare altă prezență le era insuportabilă. După a treia zi de tăcere, Etienne avea o privire dementă.

— Mîine plec să-l caut pe Jean, răcnea el. Nu mai suport să aștept !

— Dar nu poți coborî în fiecare din văile Anzilor, sărmanul meu Etienne, spunea Chaussette.

— Ba o voi face, ba o voi face. Am să mă bag în toate văile. Am să scotocesc toate prăpăstiile. Voi patrula, dacă-i nevoie, şi o săptămînă întreagă, dar îl voi găsi.

— Dar curierul ? îl întrebă Chaussette ca să potolească această criză care-l înspăimînta.

Curierul ?

Etienne repetă cuvîntul magic de parcă n-ar mai fi avut nici un sens, dădu din umeri şi spuse :

— O să-l ducă altcineva în locul meu. Mîine plec să-l caut pe Jean. Ori vin cu el, ori rămîn şi eu acolo, mi-e totuna.

A doua zi, telegraful aducea la Buenos Aires vestea că Mermoz e la Copiapo.

Era într-atît de miraculoasă această salvare, încît, la început, chilienii refuzară să-l creadă, deşi printre piloţii lor se numărau, poate mai mult ca la oricare alt popor, oameni de o bravură nebunească, gata să înfrunte orice risc. Ştiau însă că Anzii nu restituie niciodată pe cei ce i-au prins. O caravană de catîri a fost expediată spre locul indicat de Mermoz ca fiind acela al decolării sale. S-a înapoiat aducînd rezervorul de benzină, cricul şi banchetele smulse. Abia atunci miracolul a fost acceptat ca fiind adevărat. Renumele lui Mermoz, s-a răspîndit dintr-un capăt într-altul al Americii de Sud ca fiind acela al unei fiinţe supranaturale. Şi cum statura şi chipul său se pretau la legendă, chiar dacă era abia în floarea vieţii, indienii din Anzi, gauchoşii din pampasuri, peonii din Paraguay, pescarii din Brazilia au început să vorbească despre un semi-zeu venit din Franţa, care zboară ca o pasăre şi are puterea munţilor.

La zece ani după această evadare din Anzi, pe cînd treceam împreună cu Marcel Reine pe o liniştită stradă din Santiago de Chile, o firmă m-a oprit din drum. Deasupra unei cafenele scria : „Bar Mermoz".

Am intrat. O încăpere umilă. Oameni simpli beau la tejghea vinul dulce de prin partea locului și *pisco*, un rachiu alb, cu gust pronunțat de fructe. Era penumbră și se vorbea cu glas scăzut.

— L-ați cunoscut pe Jean Mermoz ? l-am întrebat pe patron.

— Oh nu, mi-a răspuns el cu umilință. Dar înainte ca eu să fiu proprietarul localului, dumnealui a trecut într-o zi, pe fugă, să înghită ceva de-a-n-picioarele. Atunci... Înțelegeți, a fost o asemenea cinste...

După această mărturisire, la ce-ar sluji enumerarea celor oficiale, nenumărate care s-au revărsat asupra lui Mermoz cînd, în Laté 25 al său, făcut ca nou, a revenit la Buenos Aires ? La ce să pomenesc toate ciocolățile, țigările, parfumurile, brelocurile care i-au purtat numele ?

El însă suferea. La jumătate din dineurile oferite în cinstea sa a uitat, pur și simplu, să se ducă. Avea altceva de făcut.

La ce-i folosea faptul că toate ziarele Americii de Sud îl denumeau Lindbergh-ul francez — el care-și dorise atît de mult acest titlu — dacă Franța nu-i dădea un avion cu care să-l egaleze pe Lindbergh ?

Adevărata bucurie, scăldată în lumină, alta decît cea a tuturor oamenilor, o simțea cînd, pe neașteptate și fără s-o fi căutat, îi revenea în memorie peisajul selenar al platoului acoperit de zăpezi, condorii la pîndă, somnul frățesc cu Collenot și clipa cînd avionul a prins să ruleze către cele trei trepte ale destinului.

Dacă Mermoz nu era sensibil la gloria tumultoasă ce-i urma pașii, dacă, drept răspuns la atîtea omagii, el spunea rîzînd : „Dacă am bafta să nu mor aici, mă aleg cu funeralii naționale“, amicii săi, în schimb, exultau ! Etienne, dar și Guillaumet, Marcel Reine și Antoine care părăsiseră linia Casablanca-Dakar ca să vină în America.

Echipa cea mare fusese reconstituită. Lipsea doar Saint-Exupéry, dar avea să sosească şi el.

Lipsea, de asemeni, Lécrivain, mort pe timp de ceaţă între Safi şi Mogador.

— Sărmanul Mimile, l-au plîns camarazii.

Şi au vorbit despre vioara lui, despre puritatea lui mistică, despre chipul lui de Piele-Roşie şi de dragostea sa pentru deşert. L-au vorbit de bine, în argoul şi simplitatea lor. Se gîndeau cu toţii că a avut o moarte frumoasă. Apoi au băut şi au cîntat, şi-au căutat cîteva fete frumoase, fiindcă ştiau că trebuie să trăiască în galop şi că Lécrivain rămăsese pentru totdeauna cu ei.

S-au despărţit după aceea ca să-şi ia posturile în primire, care la Natal, care la Bahía, care la Rio, care la Mendoza. De acum încolo, aveau să se întîlnească doar din întîmplare, în funcţie de escale. Erau însă gata oricînd să-şi dea viaţa unul pentru celălalt fiindcă erau aidoma Cavalerilor Mesei Rotunde, care şi ei călătoreau mult.

În lunile aprilie şi mai, Memoz a învins Cordiliera andină. Primise, în sfîrşit, din Franţa un avion care se putea ridica pînă la 6.000 de metri, un Potez 25. Nu se mai punea problema să facă slalom, să încerce să păcălească muntele. Acum putea să-l atace frontal, să meargă drept, se meargă repede.

Săptămînă de săptămînă, de la Mendoza la Santiago şi de la Santiago la Mendoza, a săvîrşit, prin valea Transandinului, fabuloasa sa croazieră.

Am făcut-o şi eu o dată. La dus şi la întors am văzut indescriptibilul spectacol care i s-a oferit, de atîtea ori, lui Mermoz, am văzut Cristul Anzilor, conul ameţitor al Aconcaguei, lamele sărind din stîncă-n stîncă, am văzut şi meterezul care-ţi taie suflul şi peste care Mermoz a

sărit purtat de o coloană de aer, şi galopul încremenit al zăpezilor şi gheţurilor şi acea furie pietrificată într-un veşnic asalt.

Mă găseam însă într-un avion trimotor, cu trenul de aterizare escamotabil, încălzit, echipat cu post de emisie-recepţie şi instalaţie de radiogoniometrie, cu tuburi de oxigen, cu un cuptor electric şi cu un steward prevenitor. Şi era frumos afară. Şi, în timp ce Reine pilota, radiotelegrafistul Pourchas nu-şi deslipea căştile de urechi, mecanicul Rubert se ocupa de tabloul de bord, iar stewardul îmi propunea băuturi calde sau alcooluri după gust, eu mă desfătam cu priveliştea.

El, Mermoz, n-avusese nimic din toate acestea. În carlinga sa descoperită, era singur cu Collenot.

A zburat pe orice vreme. Începea iarna. La 6.000 de metri altitudine termometrul indica —40°. Furtuni de o violenţă incredibilă bîntuiau prin văi. Ninsoarea masca piscurile. Îmbrîncit în coastele munţilor, aspirat de vîrtejuri, navigînd orbeşte printre ţancuri, cabrînd aparatul la limita lui de rezistenţă, cînd pe o aripă, cînd pe cealaltă, luptîndu-se cu crestele, cu norii, cu rafalele, cu fulgerele, Mermoz, într-un peisaj apocaliptic, trecea, cînd într-un sens, cînd în altul, Anzii. El „studia linia".

Uneori, ca să se mai dezmorţească, făceau un salt pînă la Rio să-l vadă pe Joméli sau pe Reine şi revenea la timp ca să domine, la ora prescrisă, Cordiliera.

Într-o zi l-a avut ca pasager pe Daurat care inspecta Linia de la un capăt la altul. Înainte de Mendoza, motorul le-a jucat de trei ori festa în plin pampas. Mermoz s-a distrat ca un copil de strîmbăturile lui Daurat cînd gauchoşii, care-i adăpostiseră în cabana lor afumată, l-au silit să bea *maté**. S-a amuzat şi de nasul degerat al lui Dau-

* Plantă aromatică din care se face un ceai cu proprietăţi tonifiante (N.T.)

rat cînd au urcat la 6.000 de metri. Şi el a avut călcîiele amorţite, insensibile, timp de 24 de ore din pricina frigului. Nici unul însă n-a regretat această traversare. Sub un cer de o luminozitate ideală, Anzii păreau un paradis alb, iar vîrfurile şi crestele lor, ramuri prinse de chiciură ale unui copac de legendă ce-şi făcuse din munţi rădăcini, iar din firmament coroana.

— N-am văzut niciodată ceva mai demn de a fi survolat, a spus Mermoz la coborîre.

— Iar eu, a murmurat Daurat cu un aer gînditor, tot căznindu-se să aprindă o ţigară cu degete care nu-l ascultau, iar eu cred că, pentru cîteva minute, am pierdut simţul realităţii.

Mermoz îşi oferea spre vizitare domeniile de basm.

I-a arătat Bolivia, Brazilia şi Paraguayul lui Edouard Serre, venit să studieze echipamentul radio al avioanelor şi aeroporturilor şi pe care l-a plăcut imediat pentru entuziasmul, cunoştinţele, îndrăzneala şi puritatea inimii.

Mai tîrziu, l-a „plimbat" pe Marcel Bouilloux-Laffont care l-a îndrăgit ca un tată.

În fiecare săptămînă însă, Mermoz revenea la Cordilieră. Ai fi zis că lăsase o parte preţioasă din el pe înaltul platou cu trei condori şi că încerca s-o redobîndească.

Uneori, uragane de zăpadă astupau complet intrarea văii. Mermoz decola de la Mendoza o dată, de două ori, de trei ori, pînă şi de şase, făcea cîte douăsprezece ore de zbor de-a lungul peretelui de stîncă înpîclit, descoperea cîte-o vagă spărtură şi trecea. Alteori pătrundea în defileu pe cer senin. La jumătatea drumului, deasupra Cristului din Anzi, dădea peste o ceaţă groasă. Dacă întorcea capul, vedea că îndărătul său s-a format o perdea de nori. Era prins ca-ntr-o imensă vîrşă. Nu-i rămînea decît să intuiască obstacolele. Dar de sosit, sosea.

Cînd a căpătat deplina siguranță că nimic nu-l mai poate opri în această înfruntare corp la corp, și-a spus că poșta aeriană poate să înceapă. La 14 iulie a inaugurat, oficial, linia. Îl însoțea Guillaumet care urma să-i succeadă. Mai tîrziu, după ce Guillaumet traversase de mai bine de trei sute de ori Anzii și a venit, pe urmele lui Mermoz, „să facă", cum ziceau ei, Atlanticul, Reine a fost cel care i-a luat locul, tot pe un Potez 25 descoperit și tot zburînd pe orice vreme.

Puține gesturi din acele timpuri par la fel de demne de a fi reținute de către semeni ca această uluitoare ștafetă.

Apoi, Mermoz a deschis linia de la Buenos Aires la Asunción. Cunoștea pe de rost traseul, așa că i-a trecut pe loc comenzile lui Marcel Reine.

A venit, apoi, rîndul Patagoniei. Aici, Mermoz a descoperit vînturile. Le încercase pe cele din Spania, Siria, de pe ambele țărmuri ale Atlanticului, din Anzi. Dar nu bănuise niciodată că ar putea exista acele formidabile torente de aer care străbăteau văzduhul tot atît de repede ca și avionul și care, dacă suflau din sensul opus direcției sale de mers, lăsau aparatul imobil, parcă suspendat, cu tot motorul ambalat la maximum. Nu știa nici că pot exista orașe atît de noi încît cimitirele lor să nu aibă nici un mormînt și nici că, pe plaje înghețate, bătute de valurile cenușii ale mării australe, mii de foci acopereau nisipul cu corpurile lor lucioase. A capturat una pe care a adus-o împreună cu sacii poștali și pe care a ținut-o în cada băii înainte de a o dărui unei grădini zoologice. A adus și viziunea acestor pămînturi deșertice unde oi cu lîna mai groasă decît cea mai groasă blană revin la starea de sălbăticie și unde golfurile sînt niște tăieturi livide, frumoase și triste precum fiordurile.

Îi povestea lui Saint-Exupéry, care urma să preia direcția noii linii, aceste descoperiri ale sale. Îl găsea în smoking, ascunzînd ca pe ceva ruşinos, sub palmele sale largi, foi scrise de mînă. Vorbeau de Juby, de Buenos Aires.

Brusc, Saint-Exupéry întreba :

— Spune-mi, Mermoz, cînd zbori peste Anzi încerci cam aşa ceva ?

Şi se apuca să-i citească ceea ce ascunsese. Iar Mermoz rămînea uluit auzind ceea ce el n-ar fi ştiut să exprime cu glas tare.

Saint-Exupéry începuse să scrie *Zbor de noapte.*

V
CAPCANA CEA MARE

Or, în această lună în care Mermoz părea să posede darul ubicuității, cînd cuceririle sale aboleau timpul și spațiul, cînd lega, în răstimp de cîteva ore, Pacificul de Atlantic și Țara de Foc de ecuator, în el se consuma conflictul cel mai sfîșietor.

Știu că mă voi atinge acum de o materie infinit de delicată și că mi s-ar putea contesta, poate, acest drept. Cred însă că e de datoria mea s-o fac. Fără a pătrunde în această zonă intimă e cu neputință să fie descoperit adevărul lui Mermoz, în cea mai dureroasă dintre crizele sale. Iar pentru mine, lucrul acesta e mai important ca orice.

În aprilie sau mai 1929, Mermoz care nu prea era monden, a cunoscut, grație unui prieten, o tînără, născută în Argentina, dar din părinți francezi. Cei doi s-au îndrăgostit.

Sînt greu de analizat corespondențele profunde și durabile, sau superficiale și trecătoare pe care un sentiment violent le declanșează la două ființe omenești. Totuși, ceea ce este sigur, e că Mermoz era predispus, predestinat ca pasiunea pentru o femeie să se abată asupra lui cu o virulență totală, elementară. Prea generoasă îi era firea, prea oferea ea priză pentru viață, în toate formele ei, ca el să fi putut muri fără a cunoaște și acest uragan. Crezuse că i-a scăpat fiindcă pînă atunci întîlnise, aproape în exclusivitate, fete frumoase dar lipsite de consistență, veșnicele efemeride ale culiselor, hotelurilor, localurilor de noapte. Educația, finețea, aristocrația înnăs-

cută a lui Mermoz îi interziceau să acorde acestor prăzi lesnicioase altceva decît o tovărășie carnală. Dar, fără s-o știe și tocmai din această pricină, pîndea iubirea sub trăsăturile unei fete

Ea s-a ivit la ceasul cînd o aștepta cel mai puțin.

Și de îndată, tot ce îi era lui propriu, a trebuit să fie și al ei. Era fatal. O făcuse o viață-ntreagă, chiar și pentru cei care-i erau indiferenți. N-a existat o aspirație, un vis, un elan cu care să nu-și fi înveșmîntat iubita, n-a existat nici o comoară cu care să n-o fi îmbogățit. Versurile poeților, reveriile din deșert, risetele tinereții și fantomele melancoliilor sale, căutarea neliniștită, desperată, a tandreței, a purității, toate acestea au luat chipul unei tinere. Crezînd că vede în ea reflexul inaccesibilului, Mermoz a crezut că o iubește mai mult ca orice pe lume.

Cînd și-a înțeles această stare, s-a cutremurat cum se poate cutremura numai un credincios care-și renegă dumnezeul.

De aici a început tragedia.

Mermoz a simțit din prima clipă că n-are cum să concilieze aceste două exigențe și, chiar așezîndu-le pe talerele unei balanțe egale, o trădează pe cea pe care n-avea dreptul s-o trădeze. În momentul în care o divinitate acceptă drept rival un simplu muritor, ea încetează de a mai fi divinitate. Lucrul acesta Mermoz îl știa mai bine ca oricine. O iubea atît de puternic pe această tînără persoană, încît a crezut că nu-i va putea impune spaima constantă de a fi soția unui mesager înaripat a cărui pistă șerpuiește, neîncetat, între viață și moarte. Chiar și în scurtele sale aventuri amoroase suferise nespus pentru că făcea să sufere. Avea să repete același lucru, într-o altă manieră, dar tocmai de aceea mai chinuitoare, cu cea pe care o iubea cu toată forța dragostei sale ?

Dar și să părăsească aviația...

„Să abandonez rezultatul atîtor strădanii, să suprim ceva de care, cred, sînt intoxicat, pînă la sfîrșitul zilelor mele ? Să nu mai zbor, să nu mai lupt, să nu mai încerc, să nu mai risc ?“

Iată ce-i scria, la 22 iunie, Mermoz mamei sale, mărturisindu-și sentimentele.

Au trecut două luni. Intențiile lui Mermoz s-au precizat și el spunea :

„Cunosc, mămicuța mea, neliniștea constantă în care trăiești. *Ea* începe să trăiască cu aceleași spaime. Mamă, îmi trebuie tot atît curaj cît am avut cînd te-am părăsit ca să intru în incertitudinea unei existențe care îi face să sufere pe toți pe care-i iubesc. Nu cunosc limitele voinței mele. Le voi cunoaște vreodată ? nu mi-o doresc. Ar însemna o asemenea prăbușire. În așteptare, sînt tare pentru amîndoi. Să aștept, asta-i soluția.“

Iar la 31 octombrie, venindu-i rîndul, Mermoz duce la Rio această magnifică și cutremurătoare scrisoare :

„Acum, îmi dau bine seama că cele două existențe la care am visat sînt inconciliabile... Nu mai plec cu același entuziasm. Dar odată plecat, el îmi revine. Îmi revine, dacă ai știi, cu atîta putere și nu mai cunosc decît efortul, aspra și frusta satisfacție pe care el o dă inițiaților, și apoi voluptatea morală a luptei printre splendori, pe care cei de jos nici măcar nu le bănuiesc, șocul emoțiilor intense care te fac să te simți altceva decît un simplu om, și atît de departe, atît de departe de meschinăria masei terestre. Și tocmai asta mă înspăimîntă, fiindcă iubesc din tot sufletul și că n-aș putea vedea ființa pe care o iubesc sacrificîndu-și o parte din existență pentru pasiunea mea secretă și că, pe de altă parte, măicuța mea dragă, sacrificiul ar fi atît de mare pentru mine. O iubesc însă atît, încît e mai bine să fiu eu cel care suferă.

Şi atunci, asta-i, voi zbura mai puţin... Voinţa mă va ajuta să îndur această diminuare. Mamă, cuvîntul acesta mă înspăimîntă... Tocmai eu care mi-aş fi dat viaţa ca să ating piscuri încă neatinse de nimeni, ca să mă înalţ mai sus... mai sus... În fine, îmi voi limita idealul... Voi fi la fel ca toată lumea, voi avea o situaţie şi voi iubi... O să zbor doar din cînd în cînd... Şi apoi, dragostea ei va face sacrificiul meu mai lesne de suportat... Ştiu să-mi ascund atît de bine neliniştea, încît ea e fericită şi trăieşte cu ideea că nu abandonez nimic... nimic. Aş vrea ca ea să creadă lucrul acesta întreaga-i viaţă.

Mamă, măiculiţa mea, îţi povestesc toate acestea pentru că tu eşti mama mea... Mi-ar fi plăcut atît de mult să te am mereu lîngă mine, cînd eram mic. Eu te iubeam cu pasiunea mea pură de copil. Erai pentru mine mămicazînă la care visam în lungile zile cînd lipseai... întotdeauna atît de departe... şi, apoi, cum nu puteam mărturisi oricui tot ce zăcea în mine ca sensibilitate, ca pasiune reţinută, aproape maladivă, mă închideam în mine şi sufeream... m-am deprins apoi, încetul cu încetul, şi, poate, nu ţi-am mai spus niciodată aşa de bine ca acum, tot ce posed ca sentimente neexprimate, ca impulsuri, puternice şi dureroase ce ţîşnesc din mine cu putere aidoma unui izvor foarte curat... din care o parte mi-au fost dezvăluite de aviaţie, iar cealaltă de această primă iubire ce mi-a redat sensibilitatea de altădată... care m-a restituit mie-însumi, care mă face să redevin micul tău pui, mămico... şi cît de bine îmi e să ţi-o pot spune... să-ţi spun tot ce simt, pentru că, vezi tu, cred că, dacă n-aş fi avut aceste două revelaţii... cred că se poate muri de prea multă pasiune neexprimată... sterilă..."

Ce se mai poate adăuga la această sfîşietoare autoconfruntare ? Ce poate fi mai înspăimîntător decît această renun-

ţare a unui om, cel mai puţin făcut pentru renunţări ? Să-l vezi pe Mermoz acceptînd să nu mai zboare ? Resemnîndu-se la dimiunare ? Abdicînd pentru o fată ? Samson a sacrificat infinit mai puţin cînd şi-a lăsat tăiat părul.

Nicicînd n-a comis Mermoz o asemenea crimă împotriva lui însuşi. Nici în cartierele rău famate de la Nancy sau Thionville, nici cînd priza cocaină, nici cînd îl sugruma lipsa de bani. Atunci îşi căuta adevărul şi, fără s-o ştie, îl punea mai presus de orice. Dar după Casablanca-Dakar, după zborurile de noapte, după platoul condorilor, el apucase să-l cunoască, să şi-l apropie, să-l înşface şi iată că acum se pregătea să-i întoarcă spatele. Rămîi uneori năucit şi speriat în faţa înfrîngerii bărbăteşti.

Chiar dacă nu e decît trecătoare.

Căci, din toate cîte le anunţa Mermoz mamei sale, nimic nu s-a întîmplat. N-a renunţat la nimic în materie de zbor, nu s-a diminuat cu nimic, n-a sacrificat nimic.

Să fi fost, oare, din pricină că mariajul nu i-a oferit fericirea pe care o spera ? Nu cred. Şi, chiar dacă mă înşel, o voi spune, convins că nu greşesc :

„Din fericire (cu toate suferinţele lui Mermoz), din fericire, zic, această căsătorie n-a reuşit."

Strălucirea pe care o răspîndea Mermoz nu se putea limita la un halat şi nişte papuci. El n-avea dreptul să-şi cumpere pacea cu un asemenea preţ. Merita şi datora mult mai mult. A înţeles-o foarte repede.

Doi ani mai tîrziu mă găseam în compania lui Mermoz şi a soţiei sale. Nu mai ştiu de ce, Mermoz a exclamat :

— Nimic şi nimeni nu mă va face să renunţ la un raid periculos, dacă îl cred realizabil !

— Şi dacă m-aş propti în faţa avionului tău ? l-a întrebat tînăra soţie.

Probabil, glumea. Mermoz însă i-a răspuns cu o gravitate încărcată de violenţă :

— Să am 15 tone la bord şi tot aş trece peste tine...

Mărturisesc, cu riscul de a părea inuman, că n-am auzit niciodată din gura lui Mermoz cuvinte care să mă facă mai fericit.

Ultima pană a lui Mermoz în America de Sud a fost la 24 decembrie 1929. Ducea la Buenos Aires, pentru sărbători, o mare cantitate de şampanie. Pe plaja pustie pe care aterizaseră, el şi cu Collenot au stins o jumătate de duzină de sticle. Apoi au adormit, nepăsători şi fraterni, sub aripa avionului, avînd deasupra noaptea braziliană.

La 20 ianuarie 1930, Mermoz a plecat spre Franţa.

În doi ani nu luase o zi de concediu. Fondase patru linii aeriene şi prospectase multe altele. Le dăduse un asemenea impuls, încît pînă şi Daurat s-a declarat depăşit. A desferecat şi a defrişat cerul nopţii. A desferecat şi a arat cerul Cordilierei Andine. Roţile avioanelor sale au atins pămîntul Braziliei, Patagoniei, Chile-ului, al Paraguayului, Boliviei şi Peru-ului. N-a ratat nici o misiune şi n-a făcut niciodată un zbor inutil.

La plecare, a împărţit prietenilor împărăţiile sale.

Lui Etienne i-a dat Brazilia.

Lui Reine, Paraguayul.

Lui Guillaumet, Anzii.

Lui Saint-Exupéry, Patagonia.

Nici unul dintre ei nu l-a putut înlocui pe de-a-ntregul. Cu toate astea, de parcă ar fi lăsat unora o parte din el, Guillaumet a săvîrşit un alt miracol al Anzilor, iar cel mai frumos imn închinat piloţilor de linie se numeşte : *Zbor de noapte.*

Conquistadorii n-au fost mai presus. Şi, ca să folosim limbajul acelor vremuri, cînd s-a îmbarcat, Mermoz era cuceritorul Americilor.

Cînd a debarcat în Franţa, era un necunoscut.

Cartea a patra
CHEMAREA ATLANTICULUI

I
CONTELE DE LA VAULX

Mermoz a sosit la Bordeaux la 10 februarie. La 15 s-a şi pus pe treabă. Nu venise în Franţa ca să se odihnească. Luase vaporul cu ferma convingere că se va reîntoarce în scurt timp în America, dar de data asta cu avionul. În sfîrşit, obsesia sa cea mare avea să fie împlinită.

Toate proiectele sale în legătură cu o traversare pe cont propriu eşuaseră. Aproape lună de lună, continuînd firește să asigure legătura aeriană între Brazilia şi Ţara de Foc, Mermoz elaborase planuri, scrisese, pisase, implorase, strigase. Căpătase puzderie de încurajări, de făgăduieli şi cunoscuse tot atît de multe decepţii. În momentul în care-şi zicea că reuşise, Ministerul Aerului interzisese survolarea Atlanticului cu avioane cu roţi. Reacţia lui Mermoz am descris-o. Cum însă nu era deprins să cedeze desperării, şi-a zis după puţin timp :

„Dacă avionul e interzis, de ce n-aş utiliza hidroavionul ? Care-i diferenţa între ele ? În loc să decolez de pe sol ferm, decolez de pe apă şi revin tot pe apă ? Foarte bine, n-au decît să înlocuiască roţile prin flotoare... Nu cunosc manevrele ? O să le învăţ. Principalul e să am un aparat cu o suficientă rază de acţiune."

În acel moment, uzinele Latécoère scoteau un nou tip de aparat, Laté 28. Pentru epoca respectivă, avionul era remarcabil prin coeficientul de securitate şi prin performanţele sale. În 1937, adică opt ani mai tîrziu, linia din Patagonia continua să fie echipată numai cu Laté 28. Pur-

tat cu credință de unicul motor al acestor avioane am zburat pînă dincolo de strîmtoarea lui Magellan avînd la comenzi piloți argentinieni, bărbați dîrji formați de Mermoz și de Saint-Exupéry.

Laté 28 a sosit în America de Sud la sfîrșitul lui 1929. Mermoz a testat aparatul și l-a plimbat la bordul lui pe Marcel Bouilloux-Laffont prin vînturile dezlănțuite ale pampei și ploile diluviene, de la Buenos Aires la Rio, și de la Asunción la Comodoro-Rivadavia.

— Dotat cu flotoare, acest avion poate asigura curierul poștal peste Atlantic, domnule președinte, a spus Mermoz.

— S-a făcut, i-a promis Bouilloux-Laffont.

Bouilloux-Laffont a expediat o cablogramă la Toulouse cu instrucțiunile sale. Cei de acolo s-au apucat să transforme pasărea terestră în pasăre de mare. Iar Mermoz, la bordul pachebotului *Lutetia*, privind cum se apropie țărmurile Gasconiei, se pregătea să-și schimbe reflexele de vultur pentru acelea de albatros.

A întins-o la Paris, și-a cumpărat un automobil, a luat-o din Lille pe maică-sa și s-au dus la bunicii săi de la Mainbressy. Aici, timp de două zile, s-a lăsat furat de amintirile copilăriei împreună cu cei care vegheaseră asupra ei. Apoi, a luat din nou volanul în mînă și s-a îndreptat spre Toulouse. Doamna Mermoz ar fi trebuit să-l însoțească, să stea cu el cît timp își pregătea zborul, să redeprindă gustul existenței alături de acest fiu care, de cînd plecase la armată, nu-i revenise decît de două ori, și atunci grav bolnav.

Cînd au ajuns la Paris, doamna Mermoz a făcut o dublă flebită. A trebuit să se interneze. L-a lăsat pe Jean să-și continue singur drumul către o tentativă a cărei simplă evocare o făcea să tremure de trei ani încoace.

Mermoz urma să înceapă testările lui Laté 28 cu flotoare pe lacul Saint-Laurent, din împrejurimile Perpignanului. Şi-a petrecut însă o săptămînă încheiată în acest oraş fără să poată întreprinde ceva.

A nins într-una şi vîntul a suflat nebuneşte. Pentru transportul poştei cu un avion obişnuit, Mermoz ar fi înfruntat cu plăcere aceşti vechi adversari, aceşti vechi camarazi. Fiind însă vorba de pregătirea unui raid, pe un aparat cu totul nou, lucrurile se prezentau altfel. N-avea dreptul să accepte nici cea mai mică neşansă: Eşecul sau reuşita ar fi avut o repercursiune imensă, poate chiar definitivă, asupra destinului liniei poştale aeriene transoceanice. Prea multă lume considera proiectul acesta drept o himeră. Mermoz luptase cu o tenacitate nebună ca el să devină o realitate. Nu-şi putea îngădui nici măcar o singură imprudenţă. Să-şi rişte viaţa era treaba lui personală. Să rişte rezultatul unei mari idei, depăşea propria-i viaţă. Trebuia să reuşească.

Cu prilejul acestui prim raid, Mermoz a fost silit să deprindă un nou tip de răbdare, o răbdare ce nu avea nimic comun cu tenacitatea şi îndîrjirea sa obişnuită şi care nu comporta altă luptă decît cea cu timpul. Să n-ai decît o singură dorinţă ce-ţi umple inima, un unic strigăt în suflet : să pleci ! să nu fi decît o mişcare, un elan, o probă şi să fii obligat să aştepţi pentru că pompa de benzină nu-i încă suficient reglată. Să aştepţi pentru că flotoarele n-au exact desenul cerut. Pentru că, faţă de lungimea traseului, consumul de ulei e prea mare, pentru că previziunile meteorologice nu sînt favorabile. Să încerci într-una maşina zburătoare, s-o rodezi ceasuri întregi, să vezi că totul e gata, să fixezi ora plecării pentru ca în ajun, la ultimul control ce părea superflu şi formal, să descoperi o defecţiune care va întîrzia cu o lună încheiată

miraculoasa aventură, chiar dacă revizia nu reclamă decît trei zile...

Una din condiţiile succesului era ca plecarea să se facă pe lună plină. În acest zbor care urma să dureze o zi şi o noapte, noaptea trebuia să fie la fel de luminoasă ca şi ziua : pentru navigaţie, pentru menţinerea avionului în echilibru (pilotajul fără vizibilitate se afla, pe vremea aceea, abia în faşe), şi, în sfîrşit, pentru ca, în cazul unei pene (avionul nu avea decît un singur motor), să existe măcar o şansă de a ameriza fără distrugerea aparatului.

Cînd înfruntase, primul, cerul nocturn, Mermoz nu se prea sinchisise de aceste precauţiuni. Inventase, pentru uz propriu, zborul fără vizibilitate şi aterizarea pe orbeşte. O făcuse însă pentru necesităţile curierului aerian care nu admitea întîrzieri. Acum însă, graba nu mai intra în joc. Îndurase trei ani chinul speranţei. Nu putea compromite succesul tentativei pentru cîteva săptămîni în plus.

Întîi şi întîi, cînd Laté 28 a fost transferat de la Perpignan pe lacul Berre de lîngă Marsilia pentru începerea probelor, Mermoz şi-a făcut socoteala să plece la prima lună plină din martie care cădea pe 17. S-a pornit însă mistralul să sufle ca un uragan. Mermoz a înţeles că trebuie să aştepte luna plină din aprilie care cădea pe 15.

Timpul potrivnic, chiar dacă împiedica preparativele delicate, nu putea opri curierul poştal. El pleca, în fiecare zi, de la Toulouse în Maroc, şi-n fiecare săptămînă spre America de Sud. Pentru acesta din urmă, în special, exactitatea şi rapiditatea erau esenţiale. Era inadmisibil să fie scurtcircuitat impulsul dat unei uriaşe reţele care acum zbîrnîia pe deasupra Anzilor Cordilieri. Or, din pricina timpului rău şi a lipsei de experienţă a tinerilor piloţi (cei vechi zburau pe linia Casablanca—Dakar şi pe cele din America de Sud), s-au produs accidente grave. Daurat i-a

cerut lui Mermoz să asigure poşta săptămînală pe ruta Toulouse—Casablanca. Cum ar fi putut refuza cînd era vorba de Daurat şi de Linie ? În tot cursul lunii martie, Mermoz a refăcut deci etapele sale de debutant.

Cînd cerul s-a înseninat, mai rămăseseră doar trei săptămîni pînă la 15 aprilie şi el nu mînuise încă un hidroavion. A amînat deci plecarea pînă la 12 mai cînd urma să fie lună plină.

La sfîrşitul lui martie, Mermoz a putut începe antrenamentele pe lacul Berre. A decolat şi a amerizat la nesfîrşit. A încercat toate tipurile de hidroavioane grele care se găseau la Centru. Profesioniştii aviaţiei maritime militare sau civile au recunoscut cu stupefacţie măiestria acestui novice. Oricare ar fi fost greutatea sau particularităţile de construcţie ale unui aparat, de vreme ce fusese conceput să zboare, Mermoz se simţea la bordul lui ca la el acasă. După zece zile şi-a luat licenţa de pilot pe hidroavioane de transport, a plecat la Perpignan să-şi recupereze Laté 28, a venit cu el la Berre şi a efectuat numeroase zboruri experimentale cu încărcătura maximă, pentru verificarea consumului de ulei. Ca test definitiv, între 11 şi 12 aprilie, pe circuitul închis Marignane — Cap d'Agde — Toulon, a bătut recordul mondial de durată şi distanţă pentru hidroavioane; în treizecei de ore şi douăzeci şi cinci de minute a parcurs 4.308 de kilometri.

Proba fusese făcută : Laté 28 avea o rază de acţiune superioară cu 1.000 de kilometri distanţei dintre Natal, în Brazilia şi Saint-Louis, în Senegal.

— La luna plină din mai ! a răcnit Mermoz, cînd, exultînd după o horă de treizeci de ore şi nesimţind nici urmă de oboseală, a sfîşiat într-o învolburare de spumă oglinda lacului Berre.

A plecat la Mainbressy şi la Lille. Bunicii şi mama i-au ascuns, pe cît le stătea în puteri, cumplita lor îngrijorare. Prezenţa lui Mermoz făcea efortul lor mai puţin dificil. Era atît de frumos, atît de puternic. Fruntea sa înaltă se aureola de atîta încredere. Dacă însă ar fi putut presimţi semnul destinului care-l aştepta pe băiatul lor la Paris, fără doar şi poate că, lăsîndu-l să plece, n-ar mai fi izbutit să-şi compună chipuri la fel de senine.

La întoarcerea din America, Mermoz era logodit. De îndată însă ce a sosit în Franţa, şi-a găsit o amantă. Un om nu poate fi demontat în piese detaşate. La el totul se leagă, trup, inimă, spirit. Senzualitatea lui Mermoz era pe măsura muşchilor săi, a spiritului, a rezistenţei fizice şi a facultăţii sale de exaltare. Suferea oare de această dependenţă ? Tot ce i-am auzit spunînd, felul său de viaţă în cei şase ani cît l-am cunoscut, mă fac să cred că nu. Ceea ce constituia un element natural nu trezea la Mermoz proteste interioare. Fiinţa aceasta care analiza într-una sensurile datoriei, ale scrupulelor, ale sacrificiului, ţinea, prin seva lui, de primitiv. Imensul său rîs de bucurie, de prietenie, de luptă, avea, uneori, o rezonanţă barbară.

Oricum ar fi, Mermoz a avut o iubită. Era încîntătoare, vaporoasă şi uşor dezechilibrată. Mermoz îşi spunea că va putea deznoda această legătură mai uşor decît toate cele care-i jalonaseră viaţa. De altfel, transferarea lui Laté 28 punea, prin acest simplu fapt, un termen legăturii. Revenind de la Lille la Marsilia de unde avea să decoleze pentru America şi oprindu-se la Paris unde îl aştepta tînăra femeie, Mermoz i-a explicat, pe tonul cel mai blînd dar şi cel mai ferm, că o părăseşte pentru totdeauna. I-a mai spus că e îndrăgostit şi că logodnica sa urmează să vină în Franţa.

— Te rog un singur lucru, i-a spus amanta, să petreci această noapte cu mine.

Mermoz s-a declarat de acord. A doua zi urma să ia primul tren spre Marsilia, iar peste încă o zi să decoleze de la Marignane. Au cinat împreună cu Max Delty, prietenul cel mai vechi al lui Mermoz, acela al adolescenței sale.

— Masa a fost foarte veselă, mi-a istorisit Max Delty. După obiceiul său, Jean a mîncat ca un căpcăun. Am băut destul de mult. Sigur, eram niţeluş îngijorat, dar n-o arătam şi, apoi, Jean inspira atîta încredere în sine. Era mai în formă şi mai scăpărător ca oricînd. Tînăra femeie manifesta şi ea multă poftă de mîncare şi bună dispoziţie. Cînd s-a terminat, i-am însoţit pînă la un hotel, vizavi de gara Lyon, unde mi-am luat şi eu o cameră. Trebuia să-l sui pe Jean în tren dis-de-dimineaţă şi preferam să petrec noaptea sub acelaşi acoperiş cu el.

Mermoz a adormit lîngă amanta sa, pe loc, aşa cum făcea întotdeauna. După cîteva ore l-a trezit o senzaţie ciudată de frig. Instinctiv, ca să se încălzească, a dat să se lipsească de tînăra femeie. O mişcare de recul, pe care n-a putut-o controla, l-a svîrlit afară din pat. De la ea venea acest frig ce nu putea fi asemuit cu nici un altul. Corpul lui Mermoz a înţeles înaintea raţiunii : amanta sa era moartă.

S-a repezit pînă la Max Delty şi l-a adus la căpătîiul tinerei femei. Împreună au contemplat chipul potolit pentru vecie.

— S-a sinucis, a rostit Mermoz cu glas lipsit de timbru. A făcut-o, probabil, de îndată ce-am închis ochii.

S-a gîndit cumva la ultima oară cînd mîna ei a mîngîiat, poate, părul lui buclat ? S-a contractat brusc :

— Du-te la comisariat, Max, a poruncit el. Formalităţile trebuiesc terminate în cel mai scurt timp. Nu pot să scap luna plină din mai.

Mermoz a ţinut ca aparatul său să poarte numele contelui de La Vaulx. În toamna trecută, la cîteva luni după ce umerii lui Mermoz îl salvaseră în Anzi, contele murise într-un accident de avion în America de Nord.

La ora 5 dimineaţa — trecuse exact o zi din momentul în care Mermoz descoperise lîngă el corpul amantei sale moarte — *Contele de La Vaulx* decola de pe lacul Berre. Ducea la bordul său patru persoane : Mermoz, Gimié, Dabry şi Didier Daurat.

Acesta din urmă mergea numai pînă la Saint-Louis, în Senegal. Voia să-şi dea seama cum se va comporta Laté 28 pe un plan de apă recent amenajat şi într-un climat cu totul diferit. Pentru el, ca şi pentru Mermoz, nu era vorba de un raid, de un record, de o performanţă sportivă de precursori. Ceea ce căutau ei în această traversare, dus-întors, a Atlanticului era progresul imens, decisiv pe care ea l-ar putea dobîndi pentru poşta aeriană şi pentru Linie.

Ceilalţi doi pasageri ai *Contelui de La Vaulx* urmau să împartă, pînă la capătul aventurii, destinul lui Mermoz. Făceau parte din echipaj. Gimié era radiotelegrafistul, Dabry, navigatorul. Daurat îi alesese pentru valoarea lor profesională, pentru experienţa lor (făcuseră, în slujba Aeropoştalei, peste 50 de traversări Marsilia—Alger), pentru curajul lor şi dragostea faţă de Linie. Gimié era un marsiliez cu trăsăturile feţei regulate, sprinten, subţire, volubil, făcut parcă din argint-viu. Dabry, născut la Avignon, ascundea într-un corp mai îndesat şi un chip mai rubicond, aceeaşi căldură meridională, însă mai stăpînită, mai concentrată. Mermoz s-a înţeles pe loc şi de minune cu cei doi tovarăşi de drum. Ambii aveau acea francheţe şi simplitate pe care le iubea atît şi unicul fel de bravură care conta pentru el, cea despre care nu se vorbeşte nici-

odată. Nu se gîndeau la ei, ci doar la munca în comun. Erau fericiți și mîndri că vor aborda Atlanticul și rîdeau din toată inima.

În timpul testării aparatului, această înțelegere și-a modificat conținutul ; ea s-a ridicat la sentimentul de echipaj. Cînd Mermoz zbura împreună cu Collenot făcea cu acesta, pe plan sentimental, o singură ființă. Dar atribuțiile lor nu coincideau. Mermoz pilota, dirija, naviga. Collenot nu-l ajuta cu nimic la condusul mașinii zburătoare. Ca să acționeze, trebuia să aștepte aterizarea sau pana. În zbor, Dabry și Gimié nu erau pentru Mermoz doar simpli camarazi. Ei serveau drept simțuri suplimentare, drept antene aparatului al cărui centru vital era el. Mermoz, care avea o nevoie imperioasă de căldură omenească, de contact frățesc, a perceput de îndată frumusețea aparte și profundă, caracterul emoționant și radios al acestei cooperări în fața primejdiei, al acestei încărcături de biruință și risc purtate în comun, al acestei alianțe întru trudă și credință, într-un cuvînt, al acestei tovărășii înaripate care purta numele de echipaj. A înălțat un nou imn de slavă aviației care-i dăruia și așa ceva.

După o escală la Kenitra, în Maroc, și o alta la Port-Etienne, în Mauritania, *Contele de La Vaulx* a amerizat la Saint-Louis, în Senegal.

Zburînd de-a lungul coastelor Spaniei, Marocului, ale lui Rio de Oro, ale Mauritaniei, Mermoz a revăzut toate locurile pe deasupra cărora deprinsese meseria de pilot și descoperise adevărata-i viață. Ceea ce urmărea el acum nu erau golfuri sau promontorii, țărmuri dantelate sau plaje fără o scobitură, ci, etapă după etapă, propria sa ascensiune. Panta urcată nu-l uimea. Știa că e încă departe de creastă. Dar contemplînd regularitatea, caracterul rectiliniu al acestui suiș și, totodată incapabil, din pricina modestiei înnăscute, să-l atribuie meritelor sale.

Mermoz se simțea condus de o entitate care depășea umanul.

Nu fusese educat în spirit religios. Mama lui profesa un ateism absolut, bunicul său aşişderea. Întreaga lor viață însă fusese o lungă slujire a exigențelor spirituale. Din acest punct de vedere, Mermoz le semăna. Avea în plus o sensibilitate, o exaltare poetică, o sete de infinit și un sens profund al sacrului care erau de esență mistică. Pînă atunci, nu încercase să contopească în aceeași noțiune elanurile sale disparate, nu recunoscuse unitatea lor. Se lăsase purtat de ele, fără a le da vreun nume. Acum însă conștiința lui începea să le lege într-un mănunchi și să le dea un simbol.

Contele de La Vaulx trecea deasupra nisipurilor și a nesfîrșitelor talazuri pe sub un cer de o puritate perfectă. La comenzi, Mermoz simțea cum aparatul zboară de unul singur. În pragul marii aventuri, nu exista nici oră, nici loc mai propice pentru meditație. Mermoz își amintea de Mainbressy și de canoanele sale monahale, de Avenue du Maine, de infinita caritate a mamei sale, de visele studioase, de volumele poeților, de dosarele cu desene. Își amintea revelațiile de la Istres, Palmyra, de la Rio, din Anzii cei cruzi și sublimi. Și de fericirea atîtor zboruri. Și de salvarea din atîtea primejdii. De cîte ori n-a avut confuza intuiție de a se afla față-n față cu ceva superior lui.

Apropiindu-se ceasul cînd o alcătuire de lemn și metal avea să poarte pe deasupra Oceanului trei vieți omenești, fără ca ele să poată întreprinde mare lucru spre apărarea lor, trei vieți omenești pe care nimic nu le silise să accepte acest risc mortal în afara unei exigențe imposibil de definit și contrarie însuși instinctului de conservare, Mermoz simțea cum se trezește în el conștiința divinului. De aici și certitudinea absolută în reușita acțiunii între-

prinse. Ea era necesară pentru armonia destinului său. Şi, odată cu această certitudine, şi o adîncă umilinţă.

În momentul plecării, îi spusese lui Daurat cu o convingere totală :

— Dacă izbutesc, va fi un imens bine pentru Linie. Dacă eşuez, nu va fi decît un pilot mai puţin.

La 12 mai, orele 11, cele 130 de kilograme ale curierului poştal Franţa—America au fost transportate de către o vedetă la bordul *Contelui de La Vaulx*. Poşta părăsise Toulouse în urmă cu douăzeci de ore. Piloţii Beauregard, Emler, Guerrero, schimbîndu-se fără să piardă o clipă, zburaseră cu toată viteza. Acum, venise rîndul lui Mermoz. Privind cum se încarcă sacii plini cu scrisori, se gîndea :

— În sfîrşit, plec peste Atlantic şi plec cu poşta.

Din cei patru piloţi care au transportat această primă poştă aeriană transoceanică, singurul care n-a pierit în serviciul Liniei a fost Beauregard.

În timp ce, sub impulsul motorului, avionul lui Mermoz, încă imobil pe fluviul Senegal, duduia şi trepida, Daurat îşi fuma ţigara stăpînit de o neliniştе ascunsă. Va reuşi sau nu Mermoz să ridice în aer cele 5.500 de kilograme ale *Contelui de La Vaulx* ? Cu motoarele existente la acea vreme, problema decolării era mai delicată la hidroavioane decît la avioanele cu rulaj pe sol. Flotoarele erau mai grele decît roţile. Înainte de a dobîndi viteza necesară desprinderii, ele trebuiau debalastate şi aduse la suprafaţă, în ciuda rezistenţei opuse de masa de apă care reprezenta o frînă puternică. La Berre, experienţele au fost uşoare. Însă lacul constituia un plan lichid perfect care, prin dimensiunile sale, permitea decolarea în toate direcţiile şi utilizarea vîntului, indiferent de unde bătea. Pe Senegal lucrurile

stăteau cu totul altfel, axa decolării fiind condiționată de însăși albia fluviului. În plus, aerul tropical era mai puțin dens. Fierbinte și flasc, elicea se înșuruba prost în el, cerînd din partea motorului un efort suplimentar. Tot aprinzîndu-și țigara, Daurat se întreba dacă acest efort nu depășea puterea celor 650 de cai de care dispunea Mermoz.

Contele de la Vaulx și-a început cursa pe fluviu.

„Flotorul stîng se afundă, observă Daurat. Mermoz compensează... compensează."

Îl vedea parcă aievea, serios, concentrat, cu chipul împietrit, încordat, pe care-l avea în momentele dificile. Flotorul stîng stînjenea mereu manevrele. Din fericire, tot din stînga sufla și vîntul. Mermoz a profitat de acest ajutor, a orientat aparatul în așa fel încît să se poată sprijini cît mai mult pe el și flotorul s-a degajat.

„Asta-i" și-a spus Daurat.

Mușchii i s-au decontractat, a scuturat scrumul țigării.

Cu umerii trași îndărăt, cu aerul acela combativ, degajînd forță, pe care-l avea de cîte ori venea clipa decisivă, Mermoz a smuls fluviului cele cinci tone și jumătate.

L-a cuprins un sentiment de mare ușurare. Se reîntorsese în elementul său.

Contele de La Valux s-a înălțat fără grabă, a descris cîteva cercuri deasupra Saint-Louis-ului și, ajuns la 200 de metri altitudine, a virat spre vest, direcția Oceanul. Era ora 11,30'.

L-am întrebat pe Mermoz ce a simțit în clipa în care, pentru prima oară în viață, s-a angajat deasupra Atlanticului. Mi-a dat următorul răspuns :

— Nimic din cîte ai putea crede și din cîte așteptasem eu însumi. Nici un fel de surescitare deosebită. Teamă ? Nu, chiar că nu. Obișnuința de a pleca pe orice vreme m-a blindat și nici măcar nu-mi mai era frică să-mi fie frică.

Bucurie, exaltare fără limite ? Deloc. Impresia pe care am avut-o atunci semăna, mai curînd, cu plăcerea pe care o ai cînd pleci în vacanță după o muncă plictisitoare. Adevărul e că preparativele unui raid sînt cele care-ți macină nervii. Din clipa în care ai plecat totul devine simplu. Ți-ai pus toți sorții de izbîndă de partea ta. I-ai adunat, unul cîte unul în pofida nerăbdării. Ai făcut tot ce trebuia făcut, restul nu te mai privește. Zbori, lucrezi. E de ajuns. Nu prea ai timp să te ocupi și de tine.

Dabry și Gimié împărtășeau aceste sentimente. Serviciul pe Mediterană îi deprinsese să nu vadă, de la înălțimea zborului, decît întinderea de apă. Coastele Africii Occidentale erau încă în raza lor vizuală, dar cei trei se și cufundaseră în treburile lor.

La comenzile aparatului, Mermoz conjuga întreaga sa știință și tot instinctul său ca să conducă hidroavionul în așa fel încît să obțină de la el cea mai mare viteză utilă, să-l protejeze de cele mai mici șocuri, să-l plaseze pe făgașul vîntului, să-i menajeze motorul. În spatele lui, într-o cabină destul de vastă, Dabry, cu sextantul în mînă, se apleca peste planșeta cu hărți. Gimié, cu căștile pe urechi, avea degetul pe manipulatorul de emisie. Puterii, eficacității și securității sporite ale mașinii le răspundea o organizare umană mai complexă. Celulele echipajului intraseră în relația lor de interdependență. Așa au lucrat Mermoz și coechipierii săi timp de 6 ore. Timpul era frumos, cerul extrem de limpede. Zburau la o altitudine care varia între 50 și 200 de metri, Mermoz căutînd într-una stratul de aer cel mai mîngîietor pentru fuselajul aparatului și mai propice pentru înaintarea lui. Viteza se menținea constantă, 160 km/h. Sub *Contele de la Vaulx* unduia o apă netedă, aproape neinspumată, de un verde pur, profund și intens, aidoma unei catifele somptuoase.

La bord, totul era calm. Fiecare își vedea de treabă. Din cînd în cînd Dabry sau Gimié părăseau cabina lor ca să-i ducă lui Mermoz un releveu de marș sau un mesaj.

Direcția Aeropoștalei plasase pe itinerariul hidroavionului două din avizourile Liniei ca să-i vină în ajutor în cazul unei amerizări forțate și să contribuie la navigația lui prin stațiile lor de radio. *Phocée* veghea la circa o mie de kilometri de coasta Africii, *Brentivy* era la ancoră la aceeași distanță de țărmul brazilian, lîngă insula São Paulo. Ziua era pe sfîrșite cînd Mermoz a zărit, pe apa de culoarea smaraldului, jucărioara ce reprezenta pe *Phocee*. A slăbit un pic comenzile și a trecut razant pe deasupra punții de pe care, ofițeri și mateloți, agitau brațele către el. Apoi și-a continuat cursa spre orizontul împurpurat de soarele ce scăpăta.

Dabry a stabilit poziția.

„Ajungem în curînd la Ceaunul-cu-Negreală," i-a răcnit în ureche lui Mermoz.

Ceaunul-cu-Negreală.

Marele obstacol, eterna și obscura barieră despre care atîția navigatori îi vorbiseră lui Mermoz și la Dakar, și la Rio. De obicei, pacheboturile îl ocoleau. Mermoz, obligat să menajeze rezerva de combustibil și să aleagă drumul cel mai drept, trebuia să traverseze redutabila zonă. Oare cum avea să străbată acest tărîm al groazei și al sumbrelor legende ? Palmele lui Mermoz se strînseră și mai tare pe volanul direcției, picioarele se lipiră și mai bine de palonier.

În aceeași clipă, o apăsare pe umăr îl făcu să întoarcă ușor capul cu profilul înăsprit și stilizat de casca de piele. Gimié îi întindea o foaie de hîrtie pe care înșirase, în grabă, litere mari, de tipar. Crezînd că e vorba de o indicație privind condițiile meteo sau direcția de urmat, Mermoz a strigat iritat :

— Ce-i cu asta ?

Gimié i-a pus hîrtia în față, pe volan. Mermoz a citit : „Jean al meu sînt cu tine — stop — Mama."

Telegrama doamnei Mermoz sosise cu 7 ore întîrziere la Saint-Louis. Poșta de-acolo a transmis-o, oarecum la voia întîmplării, *Contelui de la Vaulx*. Gimié a captat-o. Nevenindu-i să creadă. Mermoz citea și recitea cuvintele mamei sale. În plin Ocean... în plin zbor... în pragul Ceaunului-cu-Negreală acest mesaj de iubire, acest miracol.

Cînd a fost pe de-a-ntregul pătruns de realitatea lui, Mermoz și-a lăsat cîteva clipe aparatul să zboare singur. Avea ochii plini de lacrimi. Ele s-au zvîntat încet, încet.

Atunci, în ultimile scăpărări ale zilei, Mermoz a zărit, țîșnind din apele verzi și roze, un zid gigantic și negru. Și-a adunat umerii pregătindu-se să atace și s-a năpustit înainte. Orice îngrijorare pierise. Era apărat.

Tenebrosul meterez al Ceaunului-cu-Negreală părea sudat de apă. Dar, apropiindu-se de el, lui Mermoz i s-a părut că distinge, între suprafața întunecată a Oceanului și baza masivului de nori, un foarte îngust culoar. Și-a angajat în el aparatul. Imediat a știut că, din toate desnele magii pe care le despicaseră aripile avioanelor sale, aceasta e cea mai apăsătoare. Cînd copiii își imaginează peșterile blestemate ale vrăjitorilor, ei nu văd un univers mai funest decît cel care s-a înfățișat ochilor lui Mermoz și ai camarazilor săi în momentul în care au pătruns în Ceaunul-cu-Negreală. Un haos de bezne clocotinde i-a învăluit. În mijlocul acestei lumi opace se distingeau colbane de ploaie, îngrămădiri întunecate ce aveau forme de fiare gigantice, de castele monstruoase, de borne infernale. Toate aceste edificii impalpabile și negre se învîrtejeau necurmat în jurul lor însele, prinse într-o mișcare eternă și sterilă. Era ca o tornadă, dar fără vînt. Găuri uriașe se căscau la

infinit, umplute de blocuri de nori ce se deșertau, scăpînd din burdihanele lor noi avalanșe, neguroase și mute.

Mermoz naviga prin această furtună încremenită. Luneca printre coloanele ei cele mai groase, evita cataractele ei verticale și vaporii ce se prăvăleau. Nici un suflu de aer nu clintea această masă de apă în ebuliție, acest imens și teribil cazan. Vîntul elicii expedia în cabină o undă fierbinte și umedă. Mermoz, Dabry și Gimié și-au scos hainele de pe ei. Cu pieptul gol, luminat de cadranele tabloului de bord, Mermoz căuta în van o gură de aer proaspăt. Și-a scos capul afară, în noaptea rotitoare, dar și l-a tras fulgerător îndărăt. Un jet de acid n-ar fi fost mai coroziv. I s-a părut că orbise. Pîcla dogoritoare îi arsese ochii, dar mîinile continuau să se agațe de volan. Cea mai neînsemnată greșală putea rupe echilibrul aparatului pe care-l conducea, acum, pe nevăzute. Cum să-l redreseze dacă luneca, cînd aripile și coada erau înnecate în cea mai densă întunecime ? Cu prețul unei suferințe atroce, și-a deslipit pleoapele. Beculețele tabloului de bord continuau să clipească. A răsuflat ușurat.

Gol pînă la brîu, Dabry s-a iscat precum un spectru din mijlocul tenebrelor ca să-i aducă unghiul de marș. Pentru Gimié, lumea era moartă. Paravanele de nori și trombele de apă opreau undele herțiene. În pragul Ceaunului-cu-Negreală vrăjitoriile omenești se destrămau.

Hidroavionul își croia, de ore, drum prin beznele ce zemuiau focuri lichide, cînd, cu o sălbatecă brutalitate, un torent fierbinte s-a revărsat peste aparat. Mermoz nu izbutise să evite o coloană de ploaie aidoma lavei încinse. Un abur înecăcios incendie gîtlejurile celor trei. Setea îi slei. Mermoz, atacat cel dintîi și nevoit să furnizeze un efort fizic enorm, suferea mai mult decît tovarășii săi. Nu se putea gîndi însă la nici o altă mișcare decît cele destinate salvării colective. Avionul vibra, dîrdîia,

cădea, luneca în invizibile prinsori. Cu preţul a trei vieţi nu trebuia lăsat nici o clipă de capul lui. O altă trombă se abătu peste el, pătrunse în motor, îl inundă, îl înecă.

„Dacă-i mai scade turaţia, s-a terminat cu noi", îşi spuse Mermoz, aţintindu-şi o secundă privirea la cadranul luminos al turometrului.

Apoi, şi-o îndreptă din nou spre noaptea cu ucigaşe învîrtejiri.

La nord-vest pîlpîia o palidă, palidă luminiţă. O trecere, un liman. ...Mermoz înţelese că ocolul se impune. Îndreptă avionul spre pasajul luminos. Ritmul motorului se restabili.

Cînd prova aparatului sfîşie şi ultimul văl al Ceaunului-cu-Negreală, cei trei se treziră în faţa unui miracol. Luna plină îşi revărsa lumina peste cer şi ape. Nu exista scobitură de val sau petec de firmament în care ea să nu fi pătruns. Argint diafan se scurgea peste coama talazurilor. Spaţiul nu era altceva decît o imensă şi strălucitoare vibraţie. Hidroavionul naviga printr-o urzeală de raze sidefii străbătute de brize. Universul avea culoarea, substanţa şi catifelarea celui mai curat lapte şi a mierii atunci făcute.

Primind, după revelaţia inifinitului nisipurilor, a pădurilor şi a munţilor, pe aceea a Oceanului mustind de lumina lunii, Mermoz a avut sentimentul că toate făgăduielile au fost ţinute.

Făgăduiala primului său zbor cînd ascultase cum cîntă spaţiul. Făgăduiala Palmyrei cînd a văzut-o, la scăpătatul soarelui, presărată de morminte, de coloane şi de temple ce stăteau să se prăvale. Aceea din nopţile de la Juby. Aceea a zăpezilor din Anzi.

Traversase intact oribilele defilee ale Ceaunului-cu-Negreală aşa cum lăsase în urmă, fără să fie maculat de ele şi fără să le poarte stigmatul, bordelurile de garni-

zoană, falșii aștri ai drogului, vlăguitoarea grijă a zilei de mîine.

La fel cum scăpa liber și din capcana dragostei.

Căci, în acest ceas, între toate mai dulce și mai solemn, Mermoz și-a dat seama că nici o pasiune terestră nu va putea întrece efuziunea ce țîșnea din inima sa. Și-a dat seama că nimic pe lume nu-l va putea abate de la celesta vînătoare pentru care fusese predestinat. Nu însemna, firește, că ar fi iubit-o mai puțin pe tînăra care în momentul acela, la bordul unui pachebot, plutea de-a lungul coastelor Braziliei în drum spre Franța. Dar a simțit că dragostea aceasta nu ocupa primul loc și că, în miezul acestei nopți miraculoase și parcă presărate cu flori de lună, ea nu avea drept de azil.

Numai adevărul, adevărul său o putea locui.

Cu ochii arși, cu pielea încă umedă și opărită de infernul traversat, Mermoz îl atinsese în sfîrșit. Atunci a devenit credincios, atunci a deslușit surîsul divinității. Nu al aceleia de care se tem și căreia i se închină marea majoritate a oamenilor, mărginită și meschină după chipul și asemănarea loc, ci al aceleia care, fără nume și fără chip, necunoscută și îndurătoare, plecată peste toate ființele omenești, îi îngăduia o astfel de evadare, o asemenea fericire...

Nu încape îndoială, aceste locuri sînt favorabile certitudinilor inspirate.

La opt luni după dispariția lui Mermoz, cînd începusem să-i istorisesc existența, dar șovăiam încă, călătoream către America de Sud ca să iau urma prietenului meu. Viața de la bordul pachebotului *Asturias* își depăna cursul ei obișnuit de volieră plutitoare. Eternul bîlci al deșertăciunilor luneca pe sub tropice, oferindu-se privirilor, pînă tîrziu, la bar și prin saloane. În vremea asta, luna de august inunda, seară de seară tot mai mult, cerul și marea.

Puntea superioară rămînea pustie, indiferentă la acest dar neasemuit.

Nu sînt nici mai bun şi nici mai puţin frivol decît alţii, dar imaginea care, pentru mine, domina această traversare, mă silea să am alte preocupări. În fiece noapte urcam pe platforma de sus de unde nimic nu stînjenea privirea. În timpul zilei, pasagerii se dedau aici diverselor jocuri, sau, bine unşi cu uleiuri de plajă, se prăjeau la soare. Însă noaptea, abandonată în propria-i voie, cu şezlongurile zăcînd precum epavele unui naufragiu inexplicabil, ea îşi ducea viaţa ei tainică şi bizară. Din acest loc priveam cerul. Nori mărunţei pluteau pe sub cupa-i opalină. Uneori, treceau prin faţa lunii şi deveneau atunci lotci şi plute ce păreau să care nopţilor fără aştri o încărcătură de lumină.

„La această latitudine, îmi spuneam, printre aceste stele, Mermoz se ducea şi se întorcea."

Şi adesea, printre navele celeste ce purtau poverile lunii, am crezut că văd zburînd, în avionul său cel mare, pe marele Mermoz.

Iluminările interioare, cînd sînt violente, au intensitatea unui fulger radios care abolește noţiunea de timp. Extazul lui Mermoz, care lui i s-a părut fără sfîrşit, în măsurătoarea noastră convenţională a timpului, n-a durat, mai mult ca sigur, decît vreo cîteva secunde. Apoi, Mermoz a redevenit ceea ce era, un om eliberat de lanţuri, de nori, de vapori sufocanţi, de focuri lichide, de tenebroasele cataracte. Un om care a prins să respire din adîncul plămînilor, care şi-a regăsit simţurile, care a înviat. L-a apucat o asemenea voioşie, încît ai fi zis că-i un copil scăpat de sub obroc. A ţipat, a cîntat, a vrut să şi danseze. A fost nevoie să-şi aducă aminte că transporta sacrosancta poştă şi că se află în plin ocean ca să nu se lanseze în acrobaţii cu greoiul său aparat.

Dabry și Gimié exultau și ei din tot prea plinul sîngelui lor generos. Gimié înlocuise cu o antenă nouă pe cea smulsă de un val (într-atît de razant zburaseră ei, fără s-o știe pe de-asupra Atlanticului) și restabilise contactul cu lumea sonoră. Acum capta semnalele avizoului *Brentivy*. Capul-compas era cel bun. Traversau ecuatorul.

Odată cu această știre, Gimié i-a adus lui Mermoz un sandvis, banane și șampanie. Echipajul *Contelui de La Vaulx* a sărbătorit trecerea paralelei de 0°. .

Insula São Paulo a apărut la orizont, s-a găsit la verticala avionului, a dispărut în urmă. *Contele de La Vaulx* se afla la 1.000 de kilometri de Brazilia. Mermoz pilota de cincisprezece ore. Nu-l încerca nici un fel de oboseală. Dimpotrivă, se simțea chiar mai lucid, mai atent decît la plecare. Noaptea începea să se destrame încetișor.

În zori, Mermoz a identificat insulița Fernando de Noronha. Un ceas mai tîrziu, Gimié stabilea legătura cu Natalul.

Picuri de ploaie prinseră să bată darabana pe aripile și fuselajul hidroavionului. Lui Mermoz nici că-i păsa. Natalul... ținta e atît de aproape... Mușchii, nervii, judecata, întreaga sa ființă a intrat în joc ca să ușureze sarcina motorului, să protejeze aparatul, să menajeze propria sa rezervă de forță fizică. O asemenea concentrare nu lăsa loc bucuriei.

Brusc, a fost ca o orbire. A simțit că amețește. Că inima răsună ca de lovituri de baros. Exact în fața lui, depășind linia orizontului, o stîncă urca, încet, din mare. Promontoriul São Roque. Pămîntul ! Pămîntul !

I s-a părut că trupul i se golește și că, desprins de el, spiritul a pornit-o de unul singur către faleza ce creștea într-una. A scos un asemenea răcnet, încît Dabry și Gimié l-au auzit în cabina lor, în ciuda tunetului motorului. Au sosit în goană. Mermoz le-a arătat stîncile.

— Capul São Roque, a spus Dabry.

Abia atunci a înțeles Mermoz că ajunsese și beția marilor triumfuri a clocotit în pieptul său.

Ea se potolise însă cînd colinele și plaja Natalului s-au perindat pe sub fuselajul *Contelui de La Vaulx*. În momentul acela hidroavionul zbura la circa o sută de metri altitudine. Luînd puțină înălțime în vederea amerizării, în timp ce Gimié își strîngea antena, iar Dabry își împăturea hărțile, Mermoz se și gîndea la drumul de întoarcere. Faptul că atinsese ținta i se părea cum nu se poate mai firesc.

Trecînd de șalandele ancorate de-a lungul lui Rio Potingui, în al cărui estuar a fost construit orașul Natal, *Contele de La Vaulx* s-a lăsat ușor pe suprafața fluviului.

În 21 de ore, Mermoz a ajuns din Senegal în Brazilia. *Contele de La Vaulx* a cucerit recordul mondial pentru distanță în linie dreaptă la hidroavione. Prin rapiditatea lui, acest zbor experimental de poștă aeriană, bătea toate precedentele traversări ale Atlanticului.

După patruzeci și cinci de minute de la sosirea hidroavionului, sacii poștali ajunseseră de pe Rio Potingui la aerodromul din Natal și pilotul Barbier lua cu sine scrisorile care făcuseră nici două zile de la Toulouse. Din etapă în etapă, Reine, Etienne, Guillaumet aveau să le ducă mai departe, la Rio, la Buenos Aires, pînă la Santiago de Chile.

În vremea asta, Mermoz, Dabry și Gimié înfulecau într-o cabană de pe țărmul Oceanului. Aparținea unui francez. Un fost ocnaș evadat din Cayenne care, cu prețul a cincisprezece ani de muncă cinstită și curajoasă, izbutise să-și cîștige din partea tuturor natalezilor un respect rar întîlnit. Un drapel tricolor spălăcit flutura pe acoperișul barăcii. Cînd echipajul *Contelui de La Vaulx* i-a trecut pragul, un vechi disc hîrîit a pornit să intoneze

Marsilieza. În canatul uşii, fostul ocnaş încremenise în poziţia de drepţi.

* * *

Capitalele Braziliei, Uruguayului, Argentinei îl reclamau cu nerăbdare pe cel ce triumfase. Indiferent ce pilot ar fi săvîrşit ceea ce săvîrşise Mermoz ar fi avut asigurată o primire minunată. În cazul lui Mermoz însă, entuziasmul a îmbrăcat formele unui delir. Timp de doi ani survolase aceste ţări defrişînd viitoarele trasee. Mulţimile îi cunoşteau numele, statura. Îl iubeau pentru performanţele sale, pentru chipul său, pentru caracterul său. În America de Sud, Mermoz era la el acasă.

A doua zi după amerizarea pe Rio Potingui, recepţiile şi onorurile care-l aşteptau nu-l preocupau cîtuşi de puţin. S-a urcat într-o avionetă şi a făcut un salt pînă la Pernambuco. Era un port de importanţă medie, situat la 200 de kilometri mai la sud de Natal, denumit adesea şi *Veneţia braziliană* din pricina afluenţilor fluviului şi a canalelor care-l brăzdau. Acolo, amarat la un chei, fumega pachebotul francez *Mendoza* care, înapoindu-se în Europa, făcea aici ultima sa escală americană. Logodnica lui Mermoz se afla la bord. Printr-o cablogramă expediată din Saint-Louis, Senegal, el îi fixase tinerei fete Pernambuco drept loc de întîlnire.

Şi, pe cînd străbătea ca să ajungă la pasarela lui *Mendoza* şirurile de negri care cărau baloturi de bumbac, fructe exotice şi lemnărie preţioasă şi de negrese cu turbane care vindeau hamacuri vopsite în culori strălucitoare, Mermoz se gîndea cu o mîndrie juvenilă că, în pofida Ceaunului-cu-Negreală, era punctual la întîlnire.

O altă întîlnire n-a avut însă aceeaşi soartă.

În momentul în care Mermoz se pregătea să părăsească ţărmurile Africii, Marcel Bouilloux-Laffont se găsea la

Buenos Aires. Dată fiind strălucirea pe care zborul *Contelui de La Vaulx* avea s-o confere Liniei, și ținînd seama de personalitatea pilotului, Bouilloux-Laffont a considerat necesar ca Julien Pranville, directorul exploatării și Elisée Négrin, pilot-șef, succesorul lui Mermoz, să plece cu avionul ca să-l întîmpine la Natal.

Négrin, coechipierul lui Mermoz în primul său raid pe un Laté 26 de la Toulouse la Saint-Louis, în Senegal. Pranville, șeful și prietenul său din America.

Ambii au acceptat misiunea cu bucurie.

Ca să fie siguri că vor ajunge la Natal înaintea lui Mermoz, era nevoie să părăsească Buenos Airesul pe data de 10 mai. În ziua aceea vremea a fost îngrozitoare. Furtună și ceturi deasupra capitalei argentiniene. La fel și la Montevideo. Și de-a lungul întregii coaste. Pranville a așteptat cîteva ore. În loc să se amelioreze, condițiile atmosferice deveneau tot mai vitrege. De la un capăt la altul al Liniei, curajul și entuziasmul lui Pranville erau prea-bine cunoscute. Cu toate acestea, s-a dus la Bouilloux-Laffont și i-a spus :

— Nu cred că ar fi prudent să plecăm.

— Perfect, a replicat Bouilloux-Laffont, voi merge eu în locul dumneavoastră.

Toate acestea mi-au fost povestite de fostul președinte al Aeroposталei, în 1937, în micuțul birou pe care-l ocupa la Rio de Janeiro, într-un zgîrie-nori de pe bulevardul Rio Branco și de unde, cu o admirabilă energie, încerca să salveze firimiturile ce mai rămăseseră din împărăția sa, acum pierdută.

— M-am gîndit că era necesar pentru prestigiul francez, mi-a explicat el cu vocea lui limpede, puțin ascuțită, aplecînd ușor capul cu părul alb, tuns scurt.

Pranville și Négrin au decolat în aceeași seară de pe aeroportul de la Pacheco. Se găseau în dreptul lui Monte-

video cînd s-a lăsat noaptea. În bezna compactă, Négrin a încercat să descopere ţărmul. A coborît lent. Întunericul era atît de dens încît, la un metru de Ocean, nu a putut vedea reflexele apei. Avionul a atins uşor creasta valului. La bord, în afara lui Négrin şi Pranville, se mai găseau trei brazilieni. Din cei cinci, numai un singur om a izbutit să scape, înotînd. Ceilalţi au pierit, nu din pricina izbiturii, ci înecaţi. Pranville şi Négrin cedaseră centurile lor de salvare celor care nu aparţineau Liniei.

Sinuciderea amantei sale înaintea plecării din Paris..? Moartea prietenilor care veneau să-l caute la Natal... Întîlnirea de pe *Mendoza*... În jurul lui Mermoz semnele fatidice se înmulţeau. Ele se năşteau din felul lui de a trăi, de a simţi, de a iubi şi de a suferi. Acum însă, în această primă înfruntare cu Oceanul, pe fruntea sa, laţul destinului, s-a desenat mai precis ca oricînd.

Timp de două săptămîni, în unicul său costum maro pe care şi-l luase sub mantaua de piele, Mermoz a suportat cu stoicism corvoada victoriei. Banchete, discursuri, muzici, baluri, gale, s-a supus la toate în cele trei capitale. Nu era el publicitatea vie a Liniei ? Singura lui preocupare a fost să-i aşeze pe cei doi coechipieri de pe *Contele de La Vaulx* pe acelaşi plan cu sine.

Uneori însă nu mai putea şi atunci, părăsind brusc locurile oficiale, o ştergea pe la cîte un prieten.

Joméli la Rio, Larre-Borgès la Montevideo, Etienne, Chaussette la Buenos Aires l-au văzut apărînd în felul acesta. Deasemeni şi Collenot. Acestuia din urmă, i-a spus :

— Ai să vezi în curînd, bătrîne, cum poşta aeriană va traversa săptămînal Atlanticul. Vom fi din nou împreună. Lasă-mă să reuşesc întoarcerea şi treaba-i cîştigată.

La 31 mai, ducînd cu sine poşta de la Rio, Mermoz a sosit la Natal ca să pregătească drumul la Saint-Louis.

Pînă atunci, nimeni nu încercase încă o traversare din acest sens.

Contele de La Vaulx fusese revizuit piesă cu piesă, motorul demontat, examinat, palpat, montat la loc. Mermoz a făcut cîteva probe foarte satisfăcătoare și a rămas să aștepte luna plină din iunie.

Pe 8 ale lunii respective, Ville, vechiul său camarad de pe vremea Bréguet-urilor 14 ale liniei Casablanca-Dakar, a adus poșta Americii de Sud. Cîntărea 150 de kilograme.

Mermoz, Dabry și Gimié și-au ocupat locurile la bordul *Contelui de La Vaulx*.

Era un clar de lună intens. Rio Potingui, cîmpia din jur, nisipul plajei, mlaștinile, totul era polcit cu o lumină omogenă pe care se desena cu minuțic fiecare acoperiș de casă, fiecare pană de cocotier.

Temperatura era relativ ridicată, iar vîntul nu sufla pe direcția fluviului, ceea ce constituiau două elemente nefavorabile pentru aducerea flotoarelor la suprafața apei.

Așa stînd lucrurile, Mermoz a cerut să fie remorcat de o vedetă pînă la podul de cale ferată care, țîșnind din jungla scundă ce năpădise malul stîng al fluviului, se boltea peste unul din afluenții săi. De acolo, Mermoz se putea lansa și, urmînd curbura țărmului, să gliseze pe Rio Potingui pînă la ocean.

Cu prilejul recentelor sale probe, Mermoz decolase de pe același plan lichid fără nici o dificultate. Atunci însă *Contele de La Vaulx* nu era cu încărcătura completă. La 8 iunie, cele cinci tone și jumătate ale hidroavionului au refuzat să se supună.

De la prima încercare, flotorul stîng s-a cufundat adînc. Numai datorită unei manevre prompte sfărîmarea de apă a fost evitată. Mermoz și-a încleștat fălcile. A în-

țeles, după cum răspundea aparatul, că decolarea va fi grea. Dar de plecat trebuiau să plece, cu toate piedicile, cu toate riscurile, cu orice preț. Erau în joc prestigiul Liniei și cel al Franței.

Era 11 seara. Pînă la 2 dimineața, Mermoz a reluat de opt ori manevra. De opt ori vedeta l-a remorcat pînă la podul de cale ferată. De opt ori a dat gaze la motor, a lansat aparatul, s-a încordat la comenzi, a încercat să smulgă din apă masa captivă și a trebuit să renunțe.

Siajul spumegînd pe care-l lăsau în urma lor îndărătnicele flotoare făcea să freamăte paletuvierii și murea încetișor între rădăcinile lor irizate de lună.

Oricare altul în locul lui Mermoz ar fi acceptat eșecul. El însă a ordonat să fie refăcut plinul și revizuit aparatul. Apoi s-a dus să doarmă trei ceasuri. La răsăritul soarelui a reînceput. Vîntul însă continua să sufle din aceeași direcție. Planul de apă rămînea în continuare prea scurt ca hidroavionul să poată căpăta viteza sa maximă, cea care era necesară pentru desprinderea flotoarelor. Mermoz a încercat totul, a luat Rio Potingui în trei sensuri diferite, a ușurat aparatul renunțînd la 200 de litri de carburant. Cînd s-a lăsat înserarea, încercase în van de cincisprezece ori. De cincisprezece ori, hidroavionul împins la limita extremă a echilibrului, fusese readus la normal, în ultima clipă, prin forța picioarelor, a brațelor, a motorului. De fiecare dată cînd vedeta remorca din nou *Contele de La Vaulx* la locul decolării, Dabry și Gimié îi surîdeau lui Mermoz. Îi încredințaseră, odată pentru totdeauna, viețile lor. Acum, nu se mai puteau tocmi.

În tot restul zilei, Mermoz nu și-a întrerupt tentativele decît ca să umple rezervoarele cu benzină.

Am întîlnit la Natal pe cîțiva din martorii acestei bătălii turbate. M-au dus pînă la podul de cale ferată, cel de peste Rio Potingui ; m-au condus pe traseul *Contelui de*

La Vaulx pe o vedetă ce se numea *Mecanicul-Collenot ;* mi-au descris fața, torsul inundat de sudoare, pieptul gîfîind al lui Mermoz, trăsăturile sale crispate, încremenite, blocate de o tensiune și o îndîrjire făr' de nume. Patronul *Mecanicului-Collenot* fusese cel care, în 1930, remorcase de 23 de ori hidroavionul lui Mermoz. Acest metis mărunțel, cu părul cărunt și pielea maronie bătucită precum scoarța unui copac, mi-a spus :

— La căderea nopții eram la capătul puterilor. Și îmi ziceam : Ce baftă, acum o să se potolească.

Pe 12 iunie, în pofida unor vijelii destul de violente, Mermoz a încercat încă de 12 ori. Fără succes. Făcuse 35 de tentative.

Ceea ce l-a îndemnat să abandoneze n-a fost însă numărul lor. S-a gîndit la sacii poștali care zăceau de două zile în fuselajul hidroavionului. Nu avea dreptul să întîrzie și mai mult expedierea. N-a vrut însă să asiste la transbordarea lor pe un avizo.

Urmarea firească, rezonabilă a unei atari experiențe ar fi fost demontarea hidroavionului, aducerea lui cu un cargou în Franța și studierea unui alt model sau modificarea acestuia. În plus, un mobil de ordin sentimental ar fi trebuit să-l decidă pe Mermoz să aleagă această soluție. Logodnica sa îl aștepta la Paris și el ardea de nerăbdare s-o revadă. Și-a amintit însă de dificultățile administrative pe care le stîrnise raidul său, a prevăzut piedicile pe care Ministerul Aerului i le va pune de îndată ce va debarca în Franța, s-a gîndit la efectele supărătoare ale întoarcerii sale cu vaporul și de cum a remis *Contele de La Vaulx* în mîinile mecanicilor, și-a spus :

„Rio Potingui este impracticabil pentru decolare. Deci, trebuie găsit un alt plan de apă."

A doua zi dimineața și-a luat zborul, a bătut coasta la sud de Natal pe o distanță de vreo 200 de kilometri și a

reperat laguna Bonfim care i s-a părut potrivită. Avea 30 de kilometri lungime, 16 lățime și vîntul de sud-est îi încrețea ușurel suprafața, lucru indispensabil decolării.

După-amiaza, Mermoz i-a îmbarcat pe Dabry și Gimié la bordul *Contelui de La Vaulx*, între timp delestat, și i-a dus la lagună. Cei trei au hotărît să plece săptămîna următoare, cu poșta regulată. Încă ar mai fi fost destulă lună. Se și gîndeau cum să-și instaleze noua lor bază.

O cablogramă a Ministerului Aerului a sosit însă la Natal prescriind ranforsarea anumitor piese ale flotoarelor. Mermoz a fost cuprins, din nou, de una din acele crize de furie neputincioasă pe care le încercase atît de des. În 35 de tentative, cu încărcătura completă, verificase în carnea sa, în oasele sale, soliditatea aparatului. Și iată că, la 10.000 de kilometri depărtare, un birocrat pretindea că știe mai multe.

Lucrările impuse au durat mai bine de o săptămînă. Clarul de lună s-a dus. Echipajul a fost condamnat să-l aștepte pe cel din iulie.

Zilele de la Natal, atît de lungi, atît de goale și de o trîndăvie funestă pentru nervi... Orășelul trist și sărac, cu uliţele sale din pămînt bătut, pline de gropi, cu casele posomorîte și așezate alandala, cu neîndurătoarea scăpărare a vegetației sale, cu populația sa neagră și mizeră, avea totuși un farmec surd, secret, nostalgic. Pentru trei bărbați dornici de acțiune, turbați de neputința plecării, atmosfera era intolerabilă.

Pe atunci, Natalul avea un singur hotel. Camerele erau fără acoperiș, ploșnițele mișunau în paturi, termitele rodeau pereții. Mermoz și coechipierii săi s-au mutat într-o casă abandonată, situată destul de departe de oraș. Și-au suspendat hamacurile, au adus niște lădițe de la bidoanele de ulei în chip de scaune și masă și acesta le-a fost tot mobilierul. Ca bagaj personal, n-aveau decît hainele de

pe ei. Mermoz și-a dat de șase ori costumul său maro la spălătoria chimică. Curățenia nu-l mai interesa. Totul îi era egal. În parte din pricina frigurilor, își pierduse pînă și pofta de mîncare. Aproape că nu se atingea de felurile destul de ciudate pe care le pregătea un servitor brazilian.

Cei trei lîncezeau cît era ziua de lungă, pe jumătate goi, în casa lor sonoră, vorbeau puțin și contemplau cu o privire ce nu mai înregistra bananierii care fremătau în grădină sub adierea eternului vînt de sud-est. Același care anima laguna Bonfim și care avea să le fie prielnic într-o zi. Era însă atît de departe această zi...

La căderea serii, cei trei camarazi se suiau într-o veche mașină americană, hîrbuită toată, și mergeau în oraș. Examinau aparatul și se instalau apoi într-o cafenea plină de muște. La un moment dat se aprindea și farul Regilor Magi, construit în incinta ruinată a fostei fortărețe portugheze. Mermoz, Dabry și Gimié se ridicau și se reîntorceau la sordida lor cină și la hamacurile lor.

Singura distracție a lui Mermoz era corespondența pe care o primea. După traversarea Atlanticului, scrisorile veneau cu sutele. Erau expediate din Aubenton, comuna sa natală, din Egipt, Germania, Irlanda, din Toulouse și din San Francisco. I se cereau timbre, autografe, amintiri ; diverse june îl implorau să le ia cu hidroavionul. Din Miami, americance bogate îi telegrafiau propunîndu-i inima și averea lor. Curînd însă, aceste mesaje, prin stupiditatea și vanitatea lor, prin disprețul pentru specia umană pe care i-l insuflau, în loc să-l amuze au început să-l irite. Ajunsese să le rupă fără să le fi citit.

Iar vîntul de sud-est continua să înfioare penajul cocoticrilor și farul Regilor Magi să clipească seară de seară...

În sfîrșit, la 8 iulie, pe laguna Bonfim, Dabry și Gimié s-au instalat în cabina lor, iar Mermoz a înșfăcat volanul

Contelui de La Vaulx. Li se părea că au şi început să respire aerul din larg.

Brusc, vîntul care timp de 28 de zile suflase dinspre sud-est, a prins să sufle din vest. Apa lagunei a devenit netedă şi plată precum oglinda. Nu mai oferea nici o rezistenţă, nici cea mai mică priză. Hidroavionul nu se mai putea acroşa de ea ca să-şi ia elanul şi să-şi degajeze flotoarele ce redeveneau ca de plumb. Infernala vrăjitorie de pe Rio Potingui continua pe laguna Bonfim.

Devastat de o furie nebună, cu fălcile şi palmele dureroase de atîta crispare, Mermoz s-a lansat odată, de două ori, de trei... A încercat totul. Şi-a permis toate temeritaţile. A riscat, de fiece dată, să capoteze aparatul nesupus. A fost înfrînt de 11 ori. Iar a doua zi, de 6 ori. Ceea ce însemna 52 de încercări zadarnice.

Era ora 4 după-amiază.

În acel moment, Mermoz a primit un mesaj decisiv din partea lui Daurat. De la Toulouse, acesta urmărise minut cu minut prin radio lupta lui Mermoz. Cei doi conversaseră, peste Ocean, la fel de regulat şi lesnicios ca şi cînd ar fi făcut-o la un telefon.

Cînd pe laguna Bonfim, Mermoz a ratat şi cea de-a 52-a decolare, la Montaudran Daurat şi-a spus :

„Ajunge."

Şi i-a transmis să îmbarce din nou poşta din America de Sud pe un avizo.

În postul de pilotaj, Mermoz citea şi recitea telegrama. Pe cînd stătea aşa la îndoială, vîntul şi-a schimbat brusc direcţia : sud-est. O înfiorare a parcurs laguna. Mermoz a îndesat depeşa în buzunar şi a răcnit cu glas sălbatec :

„La drum !"

Într-un minut, cu o uşurinţă de necrezut, *Contele de La Vaulx* s-a ridicat în văzduh.

Cele 53 de încercări de decolare ale lui Mermoz... Pentru piloți, fraza aceasta nu mai reclamă azi explicații. E un exemplu clasic. Curînd va figura în manuale.

Cînd a văzut hula Atlanticului, Mermoz nu se sinchisea deloc de posteritate. Ce-i păsa lui de oamenii prezenți sau viitori ! Ce-i păsa de oboseala musculară și nervoasă cerută de un efort, epuizant prin el însuși ! Ce-i păsa de cerul încărcat de nori amenințători, de noaptea aceasta de cerneală, în ciuda lunii pline, în care a pătruns și-n care a trebuit să lupte din răsputeri într-un coridor, la 50 de metri deasupra unei mări dezlănțuite, în timp ce pîclele, orizontul și valurile făceau un singur tot ! Ce-i păsa chiar și de picăturile de ulei care, din cînd în cînd, îi împroșcau parbrizul !

Zbura, în sfîrșit zbura. Aparatul acesta care părea sudat de apă, iată-l acum despicînd aerul, intact, suplu, mobil în pofida încercărilor la care fusese supus, cu motorul funcționînd atît de rotund.

Dabry indica direcția. Gimié „se desprindea" de Natal, prindea Noronha, abandona Noronha, lua contact cu *Brentivy*. În pofida trudei de sclav pe galeră pe care o reprezenta pilotajul nocturn prin furtună, Mermoz exulta.

Curînd s-a ivit luna și, odată cu ea, miracolul său. Oceanul s-a prefăcut într-o cîmpie argintată. Pe lîngă insula São Paulo a trecut un pachebot iluminat precum un oraș în zi de sărbătoare. Inima lui Mermoz era însă mai veselă decît a pasagerilor celor mai răsfățați de viață. Zbura, pe sub cerul tăcut, prin gloria tandră a clarului de lună.

Strălucirea acesteia s-a stins cînd, la ora 6 dimineața, hidroavionul s-a înfundat în Ceaunul-cu-Negreală.

„Ultima încercare, și-a spus Mermoz, vîrîndu-și capul în carlingă ca să evite, pe cît posibil, vaporii acizi în plină

fuziune. Ultima. Cînd vom ieşi de-aici, o să fie ziuă şi restul e o simplă promenadă."

Cînd însă soarele, atît de aşteptat, s-a iscat deasupra orizontului, Mermoz ar fi preferat să nu-i fi văzut vreodată lumina. Ea făcea vizibil dezastrul. Parbrizul, geamurile laterale, postul de pilotaj, totul era năclăit de ulei. Conductele se spărseseră pe undeva. Temperatura motorului creştea, creştea. Pînă la coasta africană mai erau 900 de kilometri. Imposibil de ajuns.

Mermoz a aruncat o privire oceanului brăzdat de valuri înalte şi i-a chemat pe coechipieri.

— Toarnă în motor rezerva de ulei (ea era de 35 de litri) i-a spus lui Dabry.

Iar lui Gimié :

— Anunţă-i pe cei de pe *Phocée* că vom ameriza cît mai aproape cu putinţă de ei.

Cel de al doilea avizo de salvare a transmis că se găseşte la 70 de kilometri şi a comunicat poziţia. Mermoz s-a îndreptat într-acolo. Apoi, minut cu minut, *Phocée* a început să comunice *Contelui de La Vaulx* coordonatele sale, dirijînd astfel mersul hidroavionului după un fir invizibil. Deodată, emisiunile avizoului au încetat. Se afla mult prea aproape ca să mai poată fi recepţionat. Umbra norilor arunca pe apă mari pete întunecate. Pe fondul lor, Mermoz era incapabil să distingă minuscula navă. Or, amerizarea devenise urgentă. Presiunea uleiului era la zero, iar temperatura motorului atinsese 90°. În sfîrşit, pe marea de culoarea ardeziei, vîrstată toată de spumă, s-a desenat o trîmbă de fum.

Mermoz, care zbura la o înălţime de 200 de metri, a început să coboare pe nesimţite. Avea nevoie să studieze peisajul Oceanului ca să decidă cum să manevreze. Era prima sa amerizare forţată.

Pe măsură ce se apropia de suprafaţa Atlanticului, crestele şi hăurile valurilor dobîndeau volumul lor real şi ameninţător. *Phocée* tanga şi se lăsa cînd pe un bord, cînd pe altul. Balenierele care fuseseră lăsate la apă jucau ca nişte dopuri. Hula era puternică. În asemenea condiţii, hidroavionul trebuia fie aşezat pe creasta unui val, fie în scobitura lui, bine lipit de masa lichidă. Altă soluţie nu exista.

— Depozitaţi sacii poştali în spatele cabinei şi staţi lîngă ei, le-a strigat Mermoz coechipierilor săi, atenţie, amerizez !

La 30 de metri de el s-a format o vîlcea mişcătoare. A plonjat brutal între coastele ei biciuite de spumă şi a tras, violent, volanul spre el. Hidroavionul s-a cabrat şi s-a lipit de pîntecul valului.

Operaţiunile care au urmat au fost executate ca de nişte automate. Gimié a deschis uşa cabinei. O balenieră, săltînd şi prăvălindu-se, s-a apropiat de ei. Gimié i-a lansat o parîmă. Mateloţii au prins-o şi au tras baleniera lîngă hidroavion. Mermoz, stînd în picioare pe unul din flotoare, ud tot, sfichiuit de vînt, zgîlţîit de hulă, primea din mîinile lui Gimié sacii poştali şi-i azvîrlea în ambarcaţiune. A riscat de cel puţin douăzeci de ori să lunece în apele întunecate şi clăbucite, străbătute încolo şi încoace de bande de rechini atraşi de prelungita staţionare a avizoului în aceste paragini.

Cînd să sară şi el în balenieră, Mermoz şi-a adus aminte că uitase să oprească motorul. A fost, dintr-un salt, în postul de pilotaj şi a tăiat contactul.

Baleniera, avînd la remorcă hidroavionul, i-a adus pe cei trei pe *Phocée*. Aparatul a fost prins cu un cablu de oţel de avizo. Mermoz spera să-l poată trage aşa pînă la Dakar. Însă un flotor s-a spart. Încetişor, *Contele de La Vaulx* s-a cufundat în Atlantic.

II
CURCUBEUL

După contactul carnal cu desertul, cu pădurea virgină şi cu Anzii, Mermoz a cunoscut şi strînsura fizică a Oceanului. Aşa şi trebuia, să simtă cu trupul său totul, arşiţă, ger, silex, nisip, zăpadă, junglă sau mare.

L-am întîlnit în acest moment. Un camarad comun mi-a promis că vom cina împreună. Îl aşteptam pe Mermoz într-un micuţ restaurant de pe strada Falguière. Aşezat la limita cartierului Montparnasse, pe o ulicioară pustie şi liniştită, cu pereţii acoperiţi de un tapet oarecare, cu cele cîteva mescioare fără pretenţii, cu mireasma sa îmbietoare de jumări de gîscă, la care se adăugau amabilitatea patroanei şi căldura de iulie, cîrciumioara degaja calmul cuviincios al unei pensiuni de familie de undeva din provincie. Cînd a intrat Mermoz, prietenul n-a trebuit să mi-l arate. Presa nu imprimase încă, pe pagini întregi, efigia pilotului. Trăsăturile şi statura lui îmi erau necunoscute. Cum ar fi fost însă posibil să nu recunoşti pe loc natura şi meseria omului cu umeri magnifici care apăruse în pragul uşii întredeschise, ţinînd sus capul cu păr blond şi ondulat, şi care şi-a plimbat o clipă privirea prin micuţa încăpere, parcă mirată că e oprită, atît de repede, de pereţi ? Nu era, nici ca om, nici ca pilot, la fel cu alţii. Se reflectau în el elementele primordiale, spaţiul. Părea uns cu seva şi pudrat cu polenul lumii.

Acest învingător, acest cuceritor, această apariţie mitologică s-a îndreptat spre noi cu un surîs care a imprimat

brusc chipului său expresia unui copil dezarmat. Niciodată ca în acea seară, pentru că nici nu eram obişnuit cu el, n-am simţit în ce măsură acest zîmbet era mărturisirea unei esenţe eroice, dar atît de vulnerabile. Era timid şi plin de gentilețe. Era blînd, sensibil, puţin absent. Trăda harul inepuizabil, incurabil, al generozităţii, al bunătăţii, al visării şi al melancoliei. Glasul completa această confesiune involuntară. Grav, voalat, şovăitor. Cu acorduri surde. Îmbogăţit de o exaltare raţională şi de un cînt lăuntric. Hrănit cu reverii şi parcă rănit. Tot ce ulterior aveau să-mi dezvăluie şase ani de raporturi frăţeşti, s-a întrezărit acum, ca printr-un soi de spărtură şi de iluminare, în zîmbetul şi glasul lui Mermoz.

A durat doar o clipă. I-am vorbit de Reine, de Guillaumet, de Lécrivain pe care îi cunoscusem pe linia Casablanca—Dakar, de Toto, mecanicul de la Juby şi de Nubade, mecanicul de la Cisneros. Mermoz s-a simţit în largul său. I-a venit pe buze vocabularul terenurilor de aviaţie şi al hangarelor. A devorat bucatele umplîndu-ne de admiraţie. De aici încolo, a fost doar splendoare şi scînteiere fizică. Rîsul i-a răsunat.

Pentru această simplitate, pentru forţa şi farmecul său, pentru acest echilibru unic între strălucirea virilă şi virtuţile spiritului, eu unul i-am aparţinut în întregime lui Mermoz de la această primă întîlnire. Dar el, de ce s-a împrietenit atît de repede cu mine ?

Motivele încrederii sale cred că le cunosc bine. M-am gîndit adesea la ele, aşa cum face oricine caută să priceapă natura unui dar inestimabil al vieţii. Şi dacă m-am decis să public aceste motive, o fac pentru că ele constituie, în acelaşi timp, temelia prezentei cărţi. Dacă nu mi-ar fi oferit afecţiunea lui, mi-ar fi dat oare Mermoz dreptul şi datoria de a-i istorisi existenţa ?

Existau între noi cîteva tangenţe imediate, sigure, incoruptibile. Iubeam aviaţia. Îmi începusem viaţa de bărbat odată cu ea. Scrisesem două cărţi despre oamenii văzduhului, cei din timpul războiului, şi cei din vremea de pace. Cu toată meseria mea de ziarist şi romancier, cu toată puzderia de distracţii, continuam să îndrăgesc zgomotul motoarelor şi al elicelor, la fel de tare ca şi în urmă cu treisprezece ani cînd sosisem la escadrilă.* Aveam şi eu gustul şi sensul camaraderiei, al forţei fizice, aveam şi eu nevoia vitală de a crede în frumuseţea Pămîntului, în bunătatea oamenilor, purtam şi eu în mine aspiraţia spre absolut şi o oarecare înclinaţie spre stările anxioase. Sigur, toate aceste elemente erau cu mult mai puţin afirmate, mai puţin strălucitoare şi pure ca la Mermoz. Facultatea lui de a fi pasional era sensibil superioară. Eu, mă mulţumeam să suspin după ideal. El însă îl găsise şi luptase ca să-i rămînă credincios. Îşi făurise, pentru această luptă, o disciplină care-i menţinea instinctele într-o riguroasă ierarhie. Eu le lăsam pe ale mele să răbufnească la voia întîmplării, amestecînd alandala şi binele, şi răul. În bezmeticiile mele, Mermoz recunoştea însă vechii săi demoni familiari. Indulgent cu prietenii, mă ierta că nu izbuteam să le fiu stăpîn, iar uneori mă plîngea. Şi, pentru că simţea nevoia să-şi admire prietenii, nutrea faţă de mine o stimă naivă, datorată faptului că avusesem mai multe posibilităţi decît el ca să mă instruiesc şi că puteam exprima în scris sentimentele pe care el, mai bine ca oricare altul, nu le destăinuia decît printr-o privire sau o inflexiune a vocii.

Iată ce cred că l-a făcut ca, în trăncăneala veselă şi dezlînată pe care am avut-o atunci, în prima seară, în

* În 1916, Joseph Kessel, în vîrstă de 18 ani, s-a înrolat voluntar în aviaţia militară, participînd la lupte ca observator-mitralior (N.T.).

circiumioara de pe strada Falguière, să-mi povestească deodată evadarea sa din Anzi.

Îmi amintesc de stupoarea cu care îi contemplam profilul, în vreme ce el, că să mă facă să înțeleg mai bine, îmi desena cele trei platforme, cele trei trambuline de pe care își lansase avionul, salvat de geniul lui Collenot.

— „Cum așa ! îmi spuneam crăpînd de rușine, habar n-am avut de această epopee ! Eu care-mi petrec o bună parte din existență prin redacții. Și mai pretind că iubesc aviația. Atunci, cîți alții au toate scuzele să ignore asemenea fapte ? Își închipuie, pur și simplu, că Mermoz a bătut recordul de distanță pe circuit închis, ceea ce nu prea le poate înflăcăra imaginația ; că a reușit să traverseze Atlanticul, după ce o jumătate de duzină de alți piloți au făcut-o, și că, ratînd întoarcerea, a avut norocul să fie culeșcuit de un vapor. Nu-i de mirare că va fi rapid dat uitării, dacă nu cumva a și fost."

Concluzia acestui monolog interior a fost o exclamație :

— Mîine voi scrie un articol despre această aventură !

— A nu, a replicat Mermoz cu vioiciune, asta nu-i pentru ziare.

Si-o fi închipuit, pesemne, că m-a jignit, pentru că a avut zîmbetul său extraordinar, aproape feminin din pricina excesului de gențilețe, și a adăugat :

— E numai pentru noi.

.

Întîlnirea noastră următoare, la cîteva zile distanță, a fost mai puțin potolită. L-am tras după mine pe Mermoz într-unul din acele restaurante rusești care la acea vreme erau încă numeroase în Montmartre. Mai aveam cu noi un prieten de-al lui Mermoz, pentru care acesta din urmă nutrea de pe acum o afecțiune tandră și puternică de

frate mai mare — deși, în realitate, el era cu zece ani mai mic — afecțiune care avea să sporească și să se adîncească pînă la cea din urmă zi. Martinov fusese ofițer de gardă în armata țarului. Trimis în misiune oficială în Franța, el luptase apoi în rîndurile Legiunii Străine. Avea o față rotundă, viu colorată, cu ochi candizi și credincioși. Prietenia o concepea ca pe meseria sa de ostaș : fără discuții. Mermoz îl cunoscuse la bordul lui *Groix*, în drum spre Argentina. Martinov fusese unul din cei care subscriseseră cu fonduri pentru traversarea Atlanticului cu un avion cu roți, traversare pe care decizia Ministerului Aerului o făcuse imposibilă.

Pentru Martinov, cîntecele și dansurile țigănești, ca și vîrtejurile luptătorilor caucazieni nu prezentau nimic nou. Pentru Mermoz însă, ele au fost o revelație o pogorîre feerică în infernurile radioase, ale căror voluptăți și le interzisese. Chemările inaccesibile, poezia brutală și senzuală, nefericirea și bucuria, alternate, dezlănțuite, fără frîu, otrava nostalgică a acestor voci miraculoase și îndurerate, a acestor trupuri lascive și lunecoase, toate își găsiseră rezonanță în el. Fiecare notă, fiecare acord, fiecare mișcare îl încîntau, îl emoționau, îl pustiau. Nu mai lua în seamă vinul pe care i-l vărsau întruna bărbați cu fețele smede, îmbrăcați în galben-sulf ori în roșu-stacojiu și femei cu cozi imense, cu mîini prelungi și brune, sonore de-atîtea mărgele și salbe. Duhurile barbare ale stepelor și șleaurilor fără sfîrșit l-au înstăpînit. A simțit nevoia de aer, de spațiu. Și cum vrăjitorii îl rețineau în peșterea lor, și-a smuls cravata și și-a lepădat vestonul. Coloana gîtului a țîșnit din despicătura cămășii. Mușchii de bronz ai torsului au prins să joace. Vițele de păr s-au încolăcit precum șerpii sculptați ai antichității. Uluit, am crezut că-l văd pe Dionysos.

Abia mult mai tîrziu mi-am dat seama și am admirat cîtă putere de voință, ce încăpățînare sălbatică a trebuit să pună în mișcare Mermoz ca să domesticească această nevoie de frenezie, această latură bahică a eului său. Și cum a știut să canalizeze forța ce zăcea în el spre țeluri mai pure. În seara aceea n-am făcut decît să încing tot mai tare dracii țiganilor. Am fost teribil de fericiți și am băut la nesfîrșit, spărgînd cristalul paharelor pentru tutuiala noastră.

Apoi, Mermoz a plecat la Toulouse ca să încerce un nou aparat Latécoère cu care sconta să facă, înaintea lui Costes, drumul Paris—New York.

Cîteva săptămîni la rînd Mermoz a continuat zborurile sale experimentale. Era pe deplin satisfăcut. Într-o dimineață, cu nimic deosebită de altele, Mermoz a urcat în avion pe terenul de la Montaudran. Ca de obicei, mecanicul l-a întrebat dacă ia și parașuta și, ca de obicei, Mermoz a refuzat. Daurat însă l-a obligat să și-o atîrne la spate.

Cu o încărcătură de 6.000 de kilograme, Mermoz a urcat fără dificultăți la 5.000 de metri, studiind comportarea avionului la această altitudine. Apoi a coborît în spirale pînă la 1 000 de metri. Ajuns la acest palier, urma ca timp de trei minute să zboare cu viteza maximă. Prin fața ochilor se derula un peisaj familiar : coline, cîmpia, orășelul roz, panglica rîului. Odată ajuns la înălțimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Cîteva secunde avionul a zburat așa cum se aștepta să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mîini. Le-a înșfăcat la loc, dar în van ; parcă strivit de un baros gigantic, fuselajul se torsiona, se dezarticula. Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărîma în aer. Era sfîrșitul.

„Nu !“, a refuzat Mermoz.

Şi-a adus aminte de paraşuta pe care, dintr-o pornire inexplicabilă, acceptase s-o ia pentru prima oară în viaţă. N-a putut însă utiliza acest mijloc de salvare. Uşa avionului era blocată de deformarea metalului. Nici măcar forţa lui Mermoz n-a izbutit s-o deschidă. Avionul se răsucea într-o vrie dementă. Mermoz a încercat să se azvîrle prin trapa amenajată în plafonul cabinei şi care acum se afla orientată către pămînt. Lăţimea umerilor l-a împiedicat să treacă. Înlănţuit de fuselaj, se prăbuşea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năpraznic. A văzut cum se desprinde aripa stîngă a aparatului. În spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundîndu-l. Solul urca spre el cu o viteză de coşmar. Într-un tîrziu, cu o scrîşnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărîmiţat şi Mermoz n-a mai fost decît una din rămăşiţele avionului, sfărîmat, sfîşiat, pulverizat. A căzut, ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simţit zgîlţîit de un şoc teribil şi a avut impresia că e agăţat în vid. Se deschisese paraşuta. Instinctiv a privit în sus. Avionul continua să se dezagrege. Bucăţi de metal, buloane, tot soiul de fiare îl împroşcau ca dintr-un şrapnel, sfîşiind pînza salvatoare, precipitînd căderea. Coada avionului s-a detaşat în bloc, trecînd pe lîngă el la numai cîţiva metri.

Mermoz a văzut pămîntul aproape de tot. Deschisă prea tîrziu şi găurită, paraşuta nu şi-a îndeplinit decît pe jumătate misiunea. A atins solul cu o viteză de 14 metri pe secundă, căzînd în picioare. Numai elasticitatea şi forţa muşchilor săi l-au ferit de un accident foarte grav. S-a ales doar cu o coastă fisurată, cu leziuni interne şi cu o ruptură de muşchi în regiunea inghinală.

„Nu-mi sunase încă ceasul“ i-a scris mamei sale.

Ştirea am aflat-o din ziare ; cîteva rînduri într-o pagină de serviciu.

Deşi a suferit multă vreme de pe urma şocului — o jenă constantă în muşchii de pe faţa internă a coapselor şi curbaturi de natură nervoasă care îl privau de principala sa resursă de recuperare : somnul — Mermoz nu s-a odihnit nici măcar o lună. În octombrie a făcut un curierat la Casablanca. Apoi s-a apucat să pună la punct hidroavioanele Aeropoştalei şi, ca să nu-şi iasă din mînă, a asigurat poşta aeriană pînă la Alger. Între timp, avea numeroase discuţii cu inginerul Bernard, un constructor de avioane, care era pe punctul de a termina un aparat cu rază mare de acţiune. La bordul acestuia, Mermoz urma să încerce un zbor fără escală Paris—New York, sau Paris—Buenos Aires. I se ceruse să părăsească America de Sud ca să realizeze legături transoceanice regulate. De vreme ce accidentul noului Laté îl priva de un aparat al Companiei, era hotărît să ia un altul.

În plus, de parcă n-ar fi zburat destul, a mai cumpărat, jumătate-jumătate cu Martinov, o avionetă de turism, distrîndu-se copios cu această jucărie.

La Marsilia, care devenise principalul său loc de reşedinţă, îl aştepta o bucurie mai serioasă. Etienne şi Guillaumet sosiseră în vederea obţinerii brevetului de piloţi de hidroavioane. Mermoz fusese cel care-i ceruse. Îşi pregătea de pe acum echipa în vederea traversărilor comerciale ale Atlanticului. Cea de pe ruta Casablanca-Dakar, apoi Buenos Aires şi Anzii. Au petrecut seri minunate vorbind despre Ocean.

La începutul anului 1931, zvonuri ciudate au ajuns la urechile celor trei piloţi. Se şoptea că Aeropoştala e ameninţată cu falimentul. Prins în vîrtejurile unei perturbaţii

economice generale, Marcel Bouilloux-Laffont încheiase cîteva afaceri proaste... Întreprinderile lui erau interdependente. Avea numeroși dușmani, atît în cercurile financiare, cît și în cele politice. Dacă se poticnea, nimeni nu l-ar fi cruțat. Crahul ar fi fost total. Liniile lui aeriene n-ar fi scăpat nici ele de dezastru.

— Ce părere ai, Jean ? îl întrebau Etienne și Guillaumet pe șeful lor, care, într-un fel, era și mentorul lor spiritual.

Mermoz dădea din umeri și rîdea. Prin funcțiile administrative deținute în Argentina, cunoscuse mai bine decît camarazii săi puterea lui Bouilloux-Laffont. Își amintea de docurile sale, de porturile, de căile ferate, de băncile sale. Își amintea cum, în numele său, tratase de la egal la egal cu guvernele. Îi reveneau în memorie chipul lui Bouilloux-Laffont și zborurile făcute împreună. Sălbateca energie a acestui cap cu păr alb, tinerească impetuozitate a inițiativelor sale, glasul lui, dragostea îndîrjită, dezinteresată pentru dezvoltarea imperiului său aerian, proiectele grandioase de cuprindere a întregii Americi de Sud, tronsoanele ce urmau să fie împinse pînă în Antile, contractul cu Azorele, premisa unei linii peste Atlanticul de Nord... Era oare cu putință ca un om de o asemenea anvergură, cu asemenea elanuri să se lase doborît, dezrădăcinat ?

— Să-i lăsăm să flecărească, iar noi să preparăm viitorul Liniei, exclama, în astfel de cazuri, Mermoz.

Între timp, rumoarea a devenit publică. Articolașele din gazetele de specialitate au început să se transforme în titluri pe prima pagină a ziarelor serioase. Afacerea Aeropoștalei a explodat.

Adversarii lui Bouilloux-Laffont susțineau că, întrucît criza mondială afectase ansamblul întreprinderilor

sale, Bouilloux-Laffont a vrut să acopere pierderile cu fondurile Aeropoștalei. convins că guvernul nu va putea abandona o operă franceză de asemenea importanță și că, într-un fel sau altul, îi va sări în ajutor. Partizanii lui asigurau, dimpotrivă, că Bouilloux-Laffont, orbit de pasiunea sa pentru Linie, pierduse simțul său ascuțit de om de afaceri și că plasase Aeropoștala mai presus de toate interesele și de orice prudență. Ca s-o slujească, dar ca să slujească, în același timp, și prestigiul țării sale (cele două aspirații erau indisolubil legate). investise în Aeropoștală capitaluri enorme, își epuizase toate creditele, acceptase deficitul necesar, așteptînd marile beneficii care erau inerente (ceea ce era întru totul adevărat). Statul îi promisese că va reînnoi contractul. Să-și țină Statul promisiunea și Bouilloux-Laffont e salvat.

Care dintre versiuni era cea justă ? Lipsindu-mi documentele și talentele de judecător de instrucție, nu mă pot pronunța. Însă, după convorbirea pe care am avut-o cu Marcel Bouilloux-Laffont, la Rio de Janeiro, în 1937, constatînd exaltarea pe care acest bătrîn o nutrea față de o linie imperială ce nu-i mai aparținea, emoționanta tandrețe pe care o conservase pentru piloții săi din epoca eroică, seninătatea filozofică față de propriul său destin și de oamenii care-l huliseră, sînt de părerea celor care afirmă că, dacă Marcel Bouilloux-Laffont a săvîrșit o greșeală, este aceea de a fi văzut prea în mare pentru Aeropoștală, de a fi dorit prea multe pentru aviația franceză și de a fi încercat să facă, prin curajul, impetuozitatea și credința sa, ceea ce ar fi trebuit Franța să facă.

Mermoz n-a cunoscut îndoiala. Nu s-a îndoit nici de victoria lui Bouilloux-Laffont. Chiar și atunci cînd piloții nu și-au mai încasat lefurile și au continuat să-și riște

viaţa pe credit, chiar şi atunci încrederea lui Mermoz n-a fost ştirbită.

Între timp, avionul lui Bernard a fost gata. Mermoz s-a îmbarcat pentru Oran de unde urma să atace recordul de distanţă în circuit închis, probă indispensabilă înaintea unui raid de anvergură. L-a cîştigat după o rundă de 57 de ore.

Mermoz a revenit la Paris ca să asiste la desfăşurarea dramei financiare, politice şi sociale care-i angaja întreaga viaţă profesională şi spirituală. Contrar speranţelor sale. dificultăţile Aeropoştalei nu şi-au aflat soluţia. Bouilloux-Laffont lupta cu furia unui bătrîn mistreţ încolţit. Dar nici fentele lui, nici izbiturile sale năpraznice nu reuşeau să-l dezbare de haita ce-l împresura. Concurenţi fără noroc, clienţi refuzaţi, politicieni duşmani ai fratelui său, care era vice-preşedintele Camerei, gangsteri şi apaşi de ultimă oră, oameni cinstiţi, înşelaţi de adversarii săi, financiari la veşnică pîndă, şantajişti, toată această liotă s-a abătut asupra lui. Nu ceda, le ţinea piept, dar mai mult nu putea face.

La Aeropoştală s-a instalat dezordinea. Dacă nu exista stăpînul, nu mai existau nici credite. Construcţiile în curs s-au oprit. Marele patron nu mai era. Toată lumea s-a pus pe comandat. Mermoz a fost atras în această oribilă încăierare. Acum avea un nume. Traversarea Atlanticului, recordul pe aparatul lui Bernard l-au făcut cunoscut. Dar, mai ales, personalitatea sa morală începuse să-şi spună cuvîntul. Era la Paris şi toţi cei care-l întîlneau deveneau sensibili la farmecul său. Era frumos, era curat, pur şi măreţ. Nu căuta nici un avantaj. Nu umbla nici după bani, nici după onoruri. Gîndea ceea ce spunea. Spunea ceea ce gîndea. Credinţa pe care o avea îi dădea o elocvenţă

simplă şi inspirată. Paul Painlevé * declara că oricine ar fi mîndru să aibă un fiu ca Mermoz. Chiar şi cei mai încrîncenaţi rămîneau impresionaţi de această prezenţă. Gloria sa născîndă şi influenţa sa magnetică, Mermoz le-a aruncat în balanţă, pe talerul Aeropoştalei şi-al lui Bouilloux-Laffont. Îl iubea pe acest conducător cu păr alb, autoritar, impetuos, pe care-l purtase printre ceţuri şi cicloane şi care, la rîndu-i, iubea aviaţia ca un tînăr. Îi era recunoscător pentru încrederea acordată, pentru constantul său sprijin. Dar, mai ales, îl văzuse defrişînd, hectar după hectar, graţie largheţii şi voinţei sale, terenuri de pe care decolau, tunînd, avioane, sau construind, piatră cu piatră, piesă cu piesă, hangare, ateliere, piloni. ** Se aplecase împreună cu el peste hărţi, trasînd itinerarele noilor linii şi fremătase de aceeaşi emoţie la gîndul viitoarelor reţele.

Şi toate acestea se găseau acum în pericol ?

Cînd sinecurile, incapacitatea, protecţionismul, ignoranţa provocau delapidări de miliarde, se ezita în acordarea celor 80 de milioane promise Aeropoştalei pentru că partidele politice se sfîşiau între ele disputîndu-şi agonia acestei societăţi şi pentru că aşa-zişii stăpîni ai momentului se temeau de ele ? Ei bine, dacă pentru salvarea Liniei trebuia jucat acest joc el, Mermoz, în ciuda scîrbei sale fără margini, în ciuda ruşinii de sine însuşi, încercate nu o dată, el, Mermoz, cel din deşert, din Anzi, de pe Ocean, va intra în horă. A bîntuit ministerele, a dejunat şi a cinat cu politicieni, a acceptat, ca să-i cîştige de partea sa, pe

---

* Paul Painlevé (1863—1933), matematician şi om politic francez. Ca om de ştiinţă s-a ocupat de analiza matematică şi de mecanică. A fost preşedintele Consiliului de Miniştri în 1917, 1925. (N.T.).

** Ani de-a rîndul, n-au existat în America de Sud construcţii mai frumoase. Germanii şi Americanii au invidiat aceste infrastructuri model. (N.A.)

directorii marilor publicații, a figurat la recepții, la sărbătoriri, la baluri de binefacere. A încercat — foarte neizbutit — să zîmbească unor mutre pe care le disprețuia ; a strîns nenumărate mîini. chit că, după aceea, a trebuit, adesca, să și le șteargă pe ale sale.

Între timp, în lumea largă, cerul se cutremura de tunetul motoarelor. Englezi, nemți, americani, olandezi, italieni porneau la cucerirea căilor văzduhului. Pretutindeni, aparatele lor băteau avioanele Franței. Erau mai numeroase, mai rapide, mai sigure. O politică realistă, sprijinită, sub toate formele, de statele interesate, lărgea rețeaua aeriană și ameliora performanțele mașinilor zburătoare. Datorită lui Latécoère, a lui Bouilloux-Laffont, a lui Daurat și a unui mănunchi de piloți incomparabili, Franța dobîndise în materie de aviație poștală — și asta în pofida rutinei, indiferenței, stupidității birocratice — un avans de trei ani asupra celorlalte națiuni. Îl pierduse însă. Grație piloților care prin miracole cotidiene conservau niște iluzii asupra materialului de care dispuneau, nădejdea că nu vor rămîne prea în urmă mai putea fi, cît de cît, întreținută. Nu era, însă, decît o chestiune de timp.

Fiecare zi pierdută, Mermoz o resimțea ca o pierdere a propriului său sînge. Presa, implora, amenința. Politicienii își vedeau mai departe de discursurile lor, tranzacții obscure se înnodau și se deznodau pe culoare. Iar cei care guvernau nu cutezau să ia vreo decizie. Uneori, Mermoz simțea că nu mai poate.

Atunci pleca la Toulouse, petrecea o noapte la *„Marele Balcon"*, lua sacii pentru Casablanca și o pornea la drum. Îi regăsea la escale pe camarazii săi, pe mecanici și îi iubea și mai mult pentru tăcerea lor. Cînd nu găsea un loc liber pe acest itinerar, se ducea la Marsilia, survola Mediterana, se lupta cu mistralul, ameriza forțat pe o mare

dezlănțuită și aștepta calm să fie pescuit. Iar dacă timpul nu-i permitea, atunci făcea un salt pînă la Villacoublay și-și încerca *Bernard*-ul.

Întrucît constructorul avusese greutăți bănești, Mermoz, ca să asigure echipamentul radio și plata poliței de asigurare, se implicase total din punct de vedere financiar. Împrumutase 200.000 de franci ; vînduse Potez-ul său de turism și mașina ; trăia în cele mai modeste locuințe și se priva de orice plăcere. Nu putea abandona ultima sa șansă de evadare, visul său atlantic.

L-am însoțit adesea în vizitele sale de îndrăgostit pe care le făcea avionului. Aparatul era superb, ca un pursînge ; dar și mai superbă era privirea cu care-l învăluia Mermoz !

Recordul stabilit de el în Oran a fost bătut în scurt timp. S-a întors în acel oraș ca să și-l redobîndească. Pista, muiată de ploi, a cedat sub cele 10 tone ale avionului în timp ce acesta rula cu o sută la oră ca să poată decola. Una din roți și-a pierdut pneul. Trenul de aterizaj s-a torsionat, aripile au atins solul. Grație unui efort convulsiv al întregii sale ființe, Mermoz a izbutit să redreseze și să evite sfărîmarea. Cei 7.000 de litri de benzină n-au luat foc.

La Paris însă se vorbea de suprimarea Liniei. Cică ar fi costat prea mult menținerea ei în viață. Iar Balbo a traversat, între timp, Atlanticul de Sud în fruntea unei escadre aeriene. La Rio de Janeiro, la Buenos Aires, noii învingători erau primiți triumfal. Cei vechi fuseseră uitați.

Mermoz, care nici măcar nu bănuia ce-ar putea fi invidia, exulta în fața acestei magnifice performanțe. Îl entuziasma caracterul ei colectiv și îngemănarea în efort a oamenilor cu mașinile. Cînd însă își muta privirea la ceea ce se întîmpla în jurul lui, îi venea să plîngă de rușine.

— Cum de nu înțeleg ? îmi striga el. Cum e posibil ca oamenii să fie atît de stupizi, atît de mici, atît de lași ?

Nu-și contenea sforțările. Își impunea să-i frecventeze pe imbecili, pe pigmei, pe molîi. A încercat să-i convingă, să-i încălzească, să-i înalțe. Îngrijorării care-l chinuia pentru soarta Liniei sale se adăuga acum suferința pe care o încerca față de goliciunea sufletească a unor oameni ce, prin aspectul lor exterior, păreau a face parte din aceeași specie biologică ca și el. De cîte ori nu mi-a fost dat, în acest răstimp, să surprind pe chipul lui Mermoz, atunci cînd uita să se controleze, o expresie de ființă nedumerită și hăituită ? Această josnicie, această indiferență îi furau din frumusețea de a trăi.

Tot atunci, o veste cumplită s-a abătut asupra lui Mermoz și a soției sale.

Fratele acesteia, fascinat de exemplul lui Mermoz, se angajase în aviație. La școala de la Istres a dat dovadă de strălucite calități. Poseda finețe în manevre, prudență, voință și curaj. Mermoz se mîndrea cu el. Îi supraveghea ucenicia ca pe aceea a unui frate mai mic. A fost fericit cînd l-a văzut dobîndind galoanele de caporal-șef. Mermoz apucase chiar să ceară afectarea tînărului la baza de la Alger unde l-ar fi putut întîlni adesea cu prilejul curselor peste Mediterana. Ce-i rămăsese caporalului-șef de efectuat erau doar cîteva zboruri de antrenament. La unul din ele, printre ultimele, tocmai cînd se pregătea să aterizeze, un camarad, care nu-l observase, i-a tăiat în două fuselajul. Cei doi elevi s-au sfărîmat de pămînt. Cumnatul lui Mermoz urma să împlinească 20 de ani.

Durerea lui Mermoz a fost adîncă și gravă. A suferit din pricină că „frățiorul său spiritual întru aviație", așa cum îl denumea, l-a precedat în moarte. Suporta greu

această răsturnare a legilor firii. Dar dragostea pentru aviație nu a diminuat. Dobîndise obișnuința sîngelui pe care ea îl reclama. Socotea că nu există sfîrșit mai frumos decît acela în serviciul ei. Se mai gîndea că băiatul trecuse peste marele prag, senin și fără deziluzii. Și că, nefăcînd nici o greșeală de pilotaj, dispăruse în stare de grație. Fusese doar mîna fatalității, sau, mai curînd, a acelei divinități al cărei suflu Mermoz îl simțise în Anzi, pe platoul condorilor, și al cărei chip îl zărise, după ce scăpase de Ceaunul-cu-Negreală, reflectîndu-se în Atlanticul poleit de lună. S-a supus vrerii acesteia și a jurat să o slujească din ce în ce mai bine, din ce în ce mai temerar și, deoarece pretindea atîtea vieți, fie ca viața lui să fie întotdeauna oferită exigențelor ei. Erau demult apuse vremurile cînd ezita între o femeie și zbor. Sacrificiul vieții sale familiale se consumase.

Într-adevăr, dacă această moarte s-a încadrat, pentru Mermoz, într-o ordine lumească pe care o acceptase demult și a cărei crudă și nobilă armonie o percepea, soția s-a revoltat. Îl adora pe tînărul său frate. Printr-o iireasică substituție, a acuzat aviația de durerea pricinuită și, ca reprezentant al acesteia, pe Mermoz. El fusese cel care, prin viața sa, prin exaltarea sa, prin deificarea zborului îl fascinase pe băiat. El fusese cel care aplaudase ideea de a se angaja. Și, în sfîrșit, el era cel care găsea acceptabil acest oribil accident.

Poate că aceste cuvinte n-au fost pronunțate tocmai așa, dar ele au existat în lacrimi, în atitudini, în întreaga atmosferă ce s-a țesut în jurul celor doi. Pentru tînăra femeie, tot ce-i amintea de aviație i-a devenit odios. Deja aceasta din urmă se dovedise o rivală atotputernică atunci cînd era vorba de soț ; acum îi răpise și fratele. Mermoz a suferit cum nu mai suferise niciodată. Înțelegea că durerea o asmuțise pe nevasta sa împotriva aviației. O în-

țelegea însă cu mintea și nu cu inima ; pe-a lui, zeița înaripată continua s-o umple. Ei îi aparțineau toate gesturile sale, toate gîndurile. Și nu putea face nimic ca să împărtășească durerea unei ființe pe care o iubea cu o tandrețe infinită cît timp această durere îmbrăca veșmintele urii împotriva aviației pe care o iubea și mai mult. A înțeles definitiv că e născut să se închine în fața unui singur altar. Și-a reproșat că este dur. Dar, în același timp, n-a vrut să renunțe la această duritate.

Pe ruta Casablanca-Dakar sau pe cea de la Marsilia la Alger, Mermoz își redobîndea echilibrul.

„Am cunoscut, scria el pe atunci, tortura setei în deșertul Arabiei, după ce îmi luase avionul foc în zbor. Am cunoscut captivitatea maură, strînsoarea Cordilierei Andine, pana în pădurea virgină din inima Braziliei, coborîrea cu parasuta după sfărîmarea în aer a avionului la Toulouse, pana din Atlanticul de Sud, amerizarea pe timp de furtună pe Mediterana. Ce-aș mai putea cunoaște acum în plus ? Nu-mi pierd timpul cu astfel de întrebări, și-mi zic doar că viața e frumoasă și că e bine s-o trăiești... Că-s tare nefericiți cei care nu-și iubesc meseria așa cum mi-o iubesc eu și nu știu nici să extragă, nici să aprecieze toate senzațiile sănătoase și viguroase, toate impresiile puternice și magnifice pe care ea le dăruie celor ce-o iubesc."

Este cu adevărat admirabil că, în vîrtejul atîtor nenorociri, lui Mermoz îi era de ajuns să ia în mîini comenzile unei mașini zburătoare ca să regăsească asemenea accente.

Atlanticul rămînea însă obsesiva sa pasiune. Își făgăduise să-l includă Liniei sale ; o va face, orice și oricine i-ar sta în cale.

O reuniune oficială i-a stîrnit și mai mult dorința. Italo Balbo, mareșal al Aerului al Italiei i-a invitat la Roma pe

toți cei care, indiferent de națiune, traversaseră Atlanticul, fie pe la nord, fie pe la sud. Printre invitați, Mermoz nu era nici cel mai glorios, nici cel important. Și totuși, chipul și ardoarea sa au dominat asistența. Balbo l-a remarcat și l-a tratat ca pe un prieten, de la egal la egal. S-au despărțit legați printr-o afecțiune din cele mai frumoase. Mermoz a vizitat școala aeriană de la Ortebello, un soi de lăcaș de cult al aviației. A văzut grija și dragostea cu care Italia își înconjura piloții, uzinele model, a constatat efectele unei politici îndrăzneție și pragmatice în materie de construcții aeronautice. Cînd s-a întors în Franța, încăierarea în jurul Aeropoștalei se transformase în scandalul cel mai mocirlos.

Nu încape îndoială că Marcel Bouilloux-Laffont ar fi sfîrșit prin a ieși biruitor, dacă fiul său cel mare n-ar fi avut o inspirație fatală. I-a acuzat pe adversarii tatălui său că s-au vîndut Germaniei, pretinzînd că ar avea dovezile necesare. A început un proces. Dovezile s-au dovedit a fi false. O adunătură de escroci, de falsificatori, de agenți dubioși, de spioni și contraspioni, de șantajiști, de aristocrați declasați, de prieteni trădători au depus în defavoarea fiului. Acesta și-a plătit greșeala cu doi ani de închisoare. De data aceasta, Aeropoștala fusese rănită mortal. În timpul dezbaterilor care au durat cîteva săptămîni, Mermoz, care-și închipuise că explorase pînă la fundul fundurilor smîrcurile ființei omenești, a cunoscut ceva și mai jalnic.

Pînă atunci, cînd simțea că se înăbușe prea tare, cînd nu mai putea zîmbi sincer cucoanelor încărcate de bijuterii și acorda interviuri ziariștilor care-i denaturau spusele și făceau ca pînă și cele mai frumoase amintiri să-i devină odioase, pleca să respire aerul Liniei și reînvia. S-a întîmplat însă ca pînă și oamenii Liniei să fie intoxicați de miasmele care se degajau din mlaștina în care se înnămo-

lea Aeropoștala. Cei pe care mîna inflexibilă a lui Daurat îi lansase și-i menținuse pe o cale dură, mortală, dar strălucitoare și dreaptă, s-au simțit brusc fără cîrmă și fără cîrmaci. Mai întîi două persoane, apoi patru, apoi șase s-au apucat să dea ordine. S-au format clanuri și, o dată cu ele, au apărut ambiția, interesele, ura. Daurat, Dautry, Serre, Cangardel, fiecare și-a avut partizanii săi. Și dacă ei luptau cu îndîrjire pentru principii uneori opuse, mărunții subalterni, ratații, turnătorii din naștere, pescuitorii în ape tulburi, se simțeau în largul lor. Se împroșcau cu lături, se spionau, se denunțau. A intervenit și politica. Piloții, îndopați cu minciuni, îmbătați cu insinuări infame, au pierdut tot respectul, toată încrederea în cei care-i conduceau.

Oare ca să ajungem aici, se întreba Mermoz, a fost nevoie ca Pallierès să moară, ca Gourp să agonizeze ros de cangrenă, ca Erable să fie asasinat, Erable din care nu mai găsise decît un smoc de păr în nisipurile lui Rio de Oro ? Pentru așa ceva a trebuit ca Delaunay să aibă mîinile arse, ca Lécrivain să piară în mare, ca Pranville și Négrin să moară înecați, ca Hamm și Barbier, acești doi camarazi atît de buni, să se sfărîme, în urmă cu șase luni, pe coasta Braziliei, ca avizoul *Aeropaștal J* să se scufunde în timpul unei furtuni cu 40 de oameni la bord ? Să înnebunești, nu alta !

Neputincios, Mermoz privea cum se fărîmițează, cum se spulberă spiritul Liniei la fel cum se sfărîmase în bucăți deasupra cîmpiei toulousane avionul care-l ținea ferecat de metalul său. Atunci însă nu încercase nici pe departe groaza care l-a cuprins constatînd cum totul crapă, cum totul se descompune în supremul său refugiu, în adevărata sa familie.

„În acest moment, scria el bunicilor, mă simt lipsit complet de curaj. Mi-ar trebui două luni, petrecute un-

deva, într-un fund de țară, singur, singurel. Din fericire, bucuriile pe care mi le dă meseria se reîmprospătează. Dar dacă n-ar exista ele, ar trebui să plec departe de tot ca să evit prăbușirea."

Ca să pună capac la toate, Mermoz a constatat la una din probele lui Bernard că aparatul vibrează și se deformează în zbor. Constructorul nu mai avea bani. Ministerul refuza cel mai mic sprijin. Iar el, Mermoz, era ruinat, dator vîndut, fără o lețcaie.

Trecuseră treizeci de luni de cînd, pescuit de *Phocée*, privise cum dispare în valuri *Contele de La Valux*. Ca să cucerească Americile îi trebuiseră doar douăzeci.

Să se fi oprit oare acea traiectorie fără cusur, acel suiș magnific pe care-l urmase din Spania pînă la clarul de lună de la ecuator ? Mermoz n-o putea crede. Întreaga sa ființă refuza așa ceva. Dar poate că, în ciuda acestui refuz, îndoiala ar fi sfîrșit prin a-l doborî, dacă la finele anului 1932 nu l-ar fi întîlnit pe Couzinet.

În manualele școlare istoria lui René Couzinet ar fi putut sluji drept ilustrație clasică pentru pățaniile unui inventator de geniu. Provenit dintr-o familie modestă, Couzinet și-a terminat studiile la Școala de Arte și Meserii. Serviciul militar și l-a făcut la aviație ca sublocotenent-observator. La Bourget *, unde a fost afectat, tînărul inginer a schițat planurile unui avion de tip nou. De atunci, din acele îndepărtate vremi, concepția sa fundamentală n-a variat. El s-a gîndit că ceea ce amenință în primul rînd securitatea zborului era pana mecanică și că este necesar să existe în permanență un motor de rezervă. Pornind de la acest principiu, el a radiat din mintea sa toate aparatele cu un

* Le Bourget, o suburbie situată în partea de nord a Parisului, centru de construcții aeronautice și, multă vreme, principalul aeroport al Franței (N.T.).

singur organ de propulsare. Soluția problemei era avionul plurimotor. Iar motoarele trebuiau să posede o asemenea putere încît, dacă unul din ele se oprește, aparatul să-și poată continua zborul. Era teoria excedentului de putere. În plus, construcția interioară a noii mașini trebuia să permită mecanicului aflat la bord să ajungă la organul avariat și să-l repare în timpul zborului.

După reflecții și calcule, sublocotenentul Couzinet s-a oprit la formula trimotorului. De atunci, toți constructorii de avioane din lume au evoluat în acest sens, copiind, într-o măsură mai mare sau mai mică, metoda.

Cînd a părăsit regimentul ca să revină la viața civilă, Couzinet avea 24 de ani. Părea însă și mai tînăr din pricina subțirimii sale, a unei piei foarte albe, a unei expresii simple și directe a feței. Nu poseda un franc. Nu avea nici o relație. Și totuși, voia să construiască un trimotor.

Un altul în locul său ar fi dus planurile unei uzine solide, dispunînd de mijloace financiare puternice, avînd contracte cu Statul. Lui Couzinet nici nu i-a trecut prin minte. Avusese o idee. Lui îi revenea deci să-i dea viață, fără fonduri și fără sprijinitori influenți. Era o nebunie. Dar cine ar putea stabili vreodată frontiera care separă nebunia de credința într-o cauză ? Deseori, nebuni dintr-aceștia fac ca lumea să pășească înainte.

Couzinet credea atît de tare în concepția sa, ființa lui respira atîta ardoare, atîta probitate, încît încrederea lui a fost molipsitoare. Mallet, hotelierul său, pilot de război, și camarazii din fosta sa escadrilă l-au susținut primii cu modestele lor resurse. Propagandiști voluntari, și-au sîcîit toți prietenii. Din aproape în aproape, flacăra a cîștigat teren în lumea mărunță. Couzinet a putut constitui o societate și s-a apucat de treabă. În 1927, avionul ieșea pe porțile micii sale uzine de pe insula Jatte de la Neuilly. Se

numea *Arc-en-Ciel (Curcubeul)*. După perioada normală de probe, pilotul Drouhin urma să încerce la bordul său parcursul Paris—New York. La primele teste avionul s-a dovedit o minunăție, mai rapid ca oricare din contemporanii săi. Într-o dimineață însă, cei prezenți pe terenul de la Orly au văzut un mare trimotor dezechilibrîndu-se și prăbușindu-se. Era *Curcubeul*. Drouhin a fost extripat, agonizînd, din sfărîmăturile lui.

După numai trei săptămîni, Bokanowski, ministru al Comerțului, de care depindea pe atunci și aviația civilă și care promisese să-l susțină pe Couzinet, pierea la Paris într-un accident de avion.

Couzinet a făcut rost de niscaiva fonduri de pe la prieteni și de la noii săi comanditari. S-a reapucat de treabă. Lucrătorii și colaboratorii săi cei mai apropiați erau cuprinși de aceeași văpaie ca și el. Acest om avea o putere de convingere care-i incendia pe toți cei ce veneau în contact cu el. Într-o seară însă și-a zis că trebuie să renunțe. Casa de bani era goală. A doua zi îl așteptau scadențe implacabile. Odată terminată ziua de muncă, s-a dus să ia un aperitiv la *Lorraine*, în piața Ternes, local al cărui obișnuit era. Ca de obicei, patronul s-a instalat la masa lui ca să mai schimbe o vorbă. În ciuda tuturor strădaniilor, Couzinet îi răspundea anapoda.

— Ți s-au înecat corăbiile ? l-a întrebat patronul faimoasei braserii.

— Trebuie să închid dugheana, a răspuns Couzinet.

— De ce ?

— Sînt lefter.

— Ah, da ? a zis patronul.

Și a achitat scadențele.

Cel de al doilea *Curcubeu* era pe punctul de a fi gata. Pierre Carretier, noul pilot al lui Couzinet, visa de pe

acum la zborul care-l aştepta. Uzina a luat foc, cu aparat cu tot.

Couzinet a găsit atunci sprijin financiar la Banca Cooperativelor. Cel de al treilea *Curcubeu* a fost terminat. Carretier a trecut la probe. Serviciile tehnice, întotdeauna temătoare cînd era vorba de o noutate * le-au făcut o mie şi una de greutăţi. Couzinet le-a depăşit. O tentativă reuşită, un record bătut şi Ministerul Aerului va fi silit să contracteze comenzi importante. Va putea să-şi tragă sufletul, va putea munci după pofta inimii, va putea pune la punct puzderia de idei care-i roiau prin creier. Era nevoie de un singur raid, de un unic succes. Couzinet le-a propus lui Raoul Dautry, funcţionar superior desemnat de către Stat drept lichidator al Aeropoştalei şi lui Verdurand, unul din administratorii ei, să facă legătura dintre Europa şi America folosind *Curcubeul* şi urmînd traseul obişnuit al Liniei. Cei doi au acceptat oferta şi l-au indicat pe Mermoz drept pilot.

Pentru nimic în lume, a ripostat Couzinet. Nu-l cunosc pe Mermoz şi n-am nimic împotriva lui. Dar nu vreau o vedetă pentru acest voiaj. Nu-i vorba de o performanţă spectaculară, iar prezenţa lui Mermoz la comenzile aparatului i-ar conferi tocmai acest caracter. Aici e nevoie de un pilot de linie anonim. Opinia publică trebuie obişnuită cu ideea că traversarea Atlanticului, cu mijloacele de care dispunem, nu are în zilele noastre nimic extraordinar. Drept cea mai bună dovadă, pilot va fi Carretier iar eu voi merge în chip de pasager.

Dautry l-a pus la curent cu cele discutate pe adjunctul său Helbronner, secretar-general al Aeropoştalei. Acesta din urmă, un bărbat tînăr şi entuziast, avea un adevărat

* „Noutatea" aceasta data de 7 ani, dar concepţia sa originală era într-atît de exactă încît *Curcubeul* continua şi acum să fie aparatul comercial cel mai rapid din toată aviaţia franceză (N.A.).

cult pentru Mermoz. Fără să comunice nici unuia, nici celuilalt planurile sale. Helbronner i-a invitat pe Couzinet și pe Mermoz să petreacă un week-end la Touquet. La sfîrșitul acestuia, Couzinet declara :

— Nu vreau alt pilot decît pe Mermoz.

Se născuse o magnifică prietenie, aliaj de înțelegere și respect reciproc. Cum ar fi putut fi altfel ? Aveau același ideal, aceeași puritate, același dezinteres, aceeași sacră pasiune. Se completau în grandioasa misiune care-i aștepta : formau un duo în lupta împotriva lenei birocratice, a sforăriilor de culise, a cupidității, invidiei și fricii. Nici nu era prea mult pentru geniile lor conjugate. Fără Couzinet, Mermoz ar mai fi rătăcit multă vreme prin defileele desperării ; fără Mermoz, Couzinet n-ar fi văzut *Curcubeul* triumfînd în sfîrșit.

De luni și luni de zile Mermoz nu mai afișase un chip atît de radios.

— De data asta nu mă înșel, mi-a declarat el. De data asta e sigur. Am un avion — și ce avion ! — pentru Atlantic. Face peste 200 de kilometri pe oră la viteza de croazieră. Are o rază de acțiune enormă. O securitate excepțională. După o primă demonstrație dus-întors, Couzinet o să capete comanda unei serii întregi. Curierul aerian se va face săptămînal în ambele sensuri. Linia va fi salvată.

La fiecare din întîlnirile noastre, Mermoz nu făcea altceva decît să-mi vorbească despre *Curcubeu,* să-i laude performanțele, să se exalte la gîndul viitoarei traversări. O aștepta de trei ani.

Ascultîndu-l, visam să plec cu el. Proiectasem adesea să explorăm împreună, pe calea aerului, o regiune necunoscută. Arabia de pildă, sau Amazonia, ori deșerturile Mongoliei. Ne împărtășeam unul altuia visele noastre cele mai frumoase și căutam mijloacele prin care să le realizăm. Ajunsesem să ni se pară că sînt aievea și prelungeam,

de bună voie, jocul. În sinea noastră însă, știam prea bine că nu-s decît himere. Dar iată că noul *Curcubeu* îmi oferea posibilitatea să zbor împreună cu Mermoz pe deasupra Oceanului, a pustiurilor, a pădurilor virgine.

Pe lîngă o asemenea speranță, toate celelalte preocupări ale mele mi s-au părut derizorii. Mi-am deschis sufletul lui Mermoz.

— Ar fi minunat, a exclamat el. O să-ţi fac cunoştinţă cu Couzinet și cu pilotul lui.

Am convenit să ne vedem săptămîna următoare.

La ora stabilită nu i-am găsit nici pe Mermoz, nici pe Couzinet. Cineva însă m-a prins în braţe, strigînd :

— Ce bine am făcut venind înaintea ălorlalţi !

Incredul, ascultam această voce sonoră și bolovănoasă, cu accent tulusan, priveam chipul acesta bun și leal, vedeam cicatricea de pe obraz. Să fi fost oare cu putință ?... Escadrila 39, escadrila Iepurașilor... Champagne... Tranşeele germane... Obuzele care explodau în jurul avionului nostru... Primul meu pilot în cerul inamic... El era... Carretier. Carretier care a fost de două ori reformat, care s-a reangajat de două ori și care doborîse 4 avioane inamice.

— Ce faci aici ? am exclamat eu într-un tîrziu.

— Iau masa cu tine, cu Mermoz și cu Couzinet, mi-a răspuns camaradul meu de front.

— Păi... și Carretier de pe *Curcubeu* ?

— El şi cu cel de la escadrila 39 fac una și aceeași persoană, mi-a răspuns cu hohotul lui de rîs pe care l-am recunoscut de îndată.

Mi-a istorisit cursul pe care l-a luat existența lui din momentul despărţirii noastre. A rămas în aviația militară, a făcut campaniile din Siria și Maroc, apoi, avansat la gradul de căpitan, și-a cerut retragerea ca să poată munci împreună cu Couzinet, al cărui suporter fanatic

era. De altfel, aceleași sentimente începea să le aibă și față de Mermoz.

— Dacă ai putea veni cu noi, mi-a spus Carretier, am face un echipaj grozav. Îți amintești cînd...

Mermoz ne-a găsit răscolind istorii de demult. Apoi a sosit și Couzinet. Avea aerul unui licean care a crescut prea repede. Un ten foarte palid. Obrajii supți. Ochii exprimă de strălucitori. Manierele îi erau fruste, simple, un pic agresive. El le exagera în mod vizibil bruschetea. Abia mai tîrziu am înțeles că o făcea din timiditate și ca să-și ascundă lipsa de dezinvoltură, consecință a unicei, devorantei, exclusivei sale preocupări de monoman genial. Dar în seara aceea, mărturisesc, Couzinet m-a scos din sărite. N-a vorbit decît despre tehnică aeronautică, performanțe, profile, materiale de construcție, rezistență, puterea motorului. Mi se părea că n-are nimic uman în el. Am încheiat seara la el în jurul unui soi de statui cărcia îi spunea Artemisa și pe care-și odihnea ochii istoviți de calcule și desene tehnice. Persoana mi-a displăcut. Ne-am despărțit destul de rece. Totuși, a cerut ministerului permisiunea de a mă lua cu el. Refuzată.

La 16 ianuarie 1933, în zori, Mermoz, Carretier și Couzinet, avînd ca navigator pe căpitanul Mailloux, ca radiotelegrafist de bord pe Manuel și ca mecanic pe Jousse, au decolat de la Saint-Louis, în Senegal a cărui pistă era mai bună decît cea de la Dakar pentru un avion de anvergura și tonajul *Curcubeului*. În seara aceleiași zile, aterizau la Natal. Traversaseră Atlanticul în 14 ore, cu o viteză medie de 230 km/h.

Mermoz a revăzut Ceaunul-cu-Negreală, insula São Paulo, insula Noronha, capul São Roque și farul Regilor Magi. A atins solul Americii cu sentimentul unei resuscitări. Vîntoasele Oceanului, aerul largului, manevrele și ma-

gia zborului au spălat zoaiele pe care timp de treizeci de luni le văzuse maculînd omenirea. Împreună cu tovarăşii săi conducea, de la un capăt la altul al traiectoriei prevăzute, aparatul comercial cel mai rapid din cîte avusese pe mînă şi cel mai sigur. Acest trimotor ale cărui planuri datau de şapte ani, acest prototip construit în pofida a mii de piedici graţie unei miraculoase perseverenţe, reprezenta garanţia victoriei decisive, regulate, banale, asupra Atlanticului. De pe acum, Couzinet se şi apucase să calculeze modificările pe care avea să le aducă noii sale serii : o viteză sporită, o mai bună protecţie împotriva diverselor pericole.

Cîteva zile mai tîrziu, *Curcubeul* pleca la Buenos Aires. A aterizat pe terenul de la Pacheco, amenajat odinioară prin grija lui Mermoz. Din nou, în întreaga Americă de Sud, s-a vorbit de aviaţia franceză. Era şi timpul. Panamerican Airways îşi implanta pretutindeni liniile, urmînd chiar traseele lui Bouilloux-Laffont. Zeppelin-ul german lega regulat Germania de Brazilia. Siajul escadrilelor lui Balbo continua să se învolbureze. Catapulta de pe *Westphalen,* la ancoră în mijlocul Atlanticului, lansa hidroavioanele Lufthansei către ambele ţărmuri ale Oceanului.

Cînd, în 1927, Bouilloux-Laffont şi Daurat l-au expediat pe Mermoz în Argentina şi cînd Pranville l-a primit, ei contau pe el nu numai ca pe un pilot excepţional, dar şi ca pe un ambasador al ţării şi al Liniei lor. În 1933, Bouilloux-Laffont pierduse totul. Daurat nu mai conducea Aeropoştala. Pranville murise în serviciu comandat. Mermoz continua singur misiunea ce-i fusese încredinţată.

Conştiinţa atîtor eforturi ruinate l-a privat însă de orice bucurie. O melancolie profundă l-a însoţit pe la toate ceremoniile de bun-venit.

Într-un mic studio în jurul căruia păşteau caprele, situat într-una din suburbiile Buenos Airesului, mi s-au proiectat cîteva bobine cinematografice. Erau consacrate so-

sirii *Curcubeului*. Mermoz vorbea. Vocea lui surdă, poticnită, prizonieră a peliculei, mi-a dat senzația că trăiește. Iar gravitatea, tristețea chipului său m-au îndurerat de parcă prietenul meu ar fi revenit pe neașteptate lîngă mine.

În ziua aceea, Mermoz i-a revăzut pe Etienne, Chaussette, Moulié și Collenot. N-a fost însă de ajuns pentru izgonirea fantomelor. Și-a amintit de prospețimea, de iluziile, de elanul și speranțele care-l însoțeau atunci cînd sosise ca să cucerească America, de munca bărbătească și sănătoasă, de bărbățeștile și sănătoasele chefuri, de nașterea marii sale iubiri.

A înțeles că-și lăsase tinerețea pe aceste meleaguri și că nu va mai fi niciodată fericit.

Mermoz și prietenii se aflau, deci, la *Tabaris*. Era unul din acele localuri de noapte care slujea, dar mai slujește și astăzi, drept tîrg al fetelor frumoase. Își datorează caracterul unui etaj cu separeuri și draperii ce pot fi trase. Aceste alveole oarbe și luminate discret din interior conferă unui loc dealtminteri banal un climat de tainică senzualitate destul de excitant. În jurul lui Mermoz sporovăiala era în toi, acoperită de sunetele orchestrei. El unul tăcea O cută verticală îi brăzda fruntea înaltă. Vițele părului său lung se încolăceau pe după degetele cu care-și strîngea tîmplele. Cunoștea bine *Tabaris*-ul. Aici îl aștepta, fremătînd de nerăbdare, prietena sa, dansatoarea franceză cu brațe sculpturale și cărnoase cînd revenea din Paraguay ca să se lanseze la asaltul Anzilor. Ce simplă, limpede și ușoară era pe-atunci viața. Ce... Brusc, Mermoz a tresărit. Își zărise fosta amantă. O față veștejită, un corp golit de sevă, buze nedemne să poarte zîmbetul pe care, odinioară, îl cunoscuse...

Mermoz s-a răsucit spre Couzinet care ședea alături.

— O îmbarcăm ? a întrebat el cu glas de nerecunoscut.

La început, Couzinet n-a priceput despre ce-i vorba.

— O îmbarcăm ? a repetat nerăbdător Mermoz.

Vechii săi camarazi care-şi aminteau de crizele lui de amărăciune s-au grăbit să comande o jumătate de duzină de sticle. Chiolhanul s-a încins la masa lor şi mai tare Couzinet, care cînta la vioară ca amator, s-a dus şi a împrumutat instrumentul orchestrei. În seara noului său triumf, Mermoz a plîns ca un copil neconsolat.

Curcubeul s-a întors la Natal.

Aici, o dificultate vremelnic de nedepăşit a interzis plecarea spre Africa. Dacă starea terenului îngăduise trimotorului să aterizeze, gol fiind, şi să-şi ia apoi zborul cu o încărcătură redusă, el nu mai permitea desprinderea de sol a celor cincisprezece tone cît cîntărea *Curcubeul* pregătit pentru croaziera sa transatlantică. Trebuia aşteptată refacerea aerodromului şi a pistei. O treabă care a reclamat aproape patru luni.

În timp ce se porneau lucrările, Mermoz s-a îmbarcat pentru Franţa. La Paris a aflat că Aeropoştala urma să dispară şi că toate companiile aeriene — Air Union, Franco-Română, Air Orient, Farman — aveau să fie înglobate într-o societate unică, controlată de Stat. În cadrul noului organism i se rezervase un post important.

— Voi continua să pilotez ca şi înainte, a răspuns el, şi ca pilot de linie.

Pentru el nu exista decît una singură : Linia.

Atlanticul rămînea problema crucială. Toate gîndurile lui Mermoz se învîrteau în jurul soluţionării ei.

Pentru diminuarea riscului, scurtarea traseului peste apă, şi pentru a permite unor avioane mai usoare şi mai rapide traversarea, i-a venit ideea de a folosi un releu natural : insulele Capului Verde. Ocolul nu era prea mare şi

utilizarea acestui arhipelag reducea substanțial zborul fără escală pe deasupra apei.

Couzinet construise un mic trimotor, *Biarritz*, pe care-l pilota Charles de Verneilh și la bordul căruia acesta zburase pînă la Nouméa. La 20 martie, Mermoz și Verneilh au decolat de pe Bourget și au aterizat la Saint-Louis, în Senegal. La 25 martie au plecat spre Capul Verde, au fost primii oameni zburători pe care i-au văzut negrii din obscura insuliță Maio, au reperat un teren și, în aceeași zi, s-au înapoiat la Saint-Louis. Apoi, Mermoz a plecat la Dakar și, de aici, la Natal unde-l aștepta *Curcubeul*.

Deoarece pista de decolare nu putea fi gata pînă la luna plină din aprilie, traversarea a fost amînată pentru luna plină din mai. Mermoz a luat avionul poștal, a plecat la Rio, a petrecut cîteva seri plăcute cu prietenul său Joméli, după care l-a însoțit pe Marcel Reine la *fazenda* acestuia. Era o proprietate imensă, situată în zona muntoasă din interiorul țării, cu văi, coline și junglă, pe care Reine o dobîndise pentru cîteva mii de franci. Venea uneori să se odihnească aici după zboruri, dar, mai ales, după viața sa nocturnă atît de agitată și zgomotoasă încît vecinii săi brazilieni ajunseseră să tragă cu revolverul în ferestrele sale ca să mai potolească bacanala. Cei doi s-au plimbat călare de-a lungul și de-a latul *fazendei*, pe care, de altfel, Reine n-a izbutit niciodată s-o exploreze în întregime.

Am petrecut și eu o zi în acest paradis primitiv. Reine „făcea" de trei ani Cordiliera Andină. Caii pe care-i încălecase împreună cu Mermoz reveniseră la starea de sălbăticie.

Sigur, revenind la Natal, Mermoz era nerăbdător să ia din nou în mînă comenzile *Curcubeului*, dar această nerăbdare nu avea nici intensitatea, nici, mai ales, caracterul celei care-l mistuise tot în acest oraș, între traversările

Contelui de La Vaulx și în așteptarea momentului cînd, după cincizeci și trei de încercări, a izbutit să desprindă hidroavionul de pe suprafața lagunei Bonfim. Ceea ce precipita astăzi gîndurile lui Mermoz spre Franța nu mai era elanul unei inimi naive, clocotind de speranțe. Vroia să se întoarcă în țara lui din rațiune și din sentimentul datoriei. Știa că e nevoie de el. Linia sa era amenințată. Purta pe umeri povara unei opere imense, testamentul nescris al atîtor morți. Nu părăsea însă fără păreri de rău un pămînt care fusese totdeauna pentru el fecund și generos. Îndrăgise tristul port al Natalului, căsuțele sărăcăcioase spoite cu ocru, galben și roz, nostalgica și febrila istovire a locuitorilor de aici, clipirea vesperală a farului Regilor Magi. Îndrăgise deasemeni vizitele zilnice la aeroportul situat la 30 de kilometri de oraș, pista numai gropi, hîrtoape și bolovani peste care lansa mașina Aeropoștalei în așa fel încît pînă și încercații săi coechipieri se agățau de caroserie și implorau milă.

Erau prezenți și Couzinet și Carretier și Mailloux și Manuel. Li se alăturase și un pasager neprevăzut, salvat de pe un iacht ce s-a scufundat revenind din Amazonia : Paul Bringuier, celebru reporter și prieten de-al lui Mermoz *. Fiind departe de Paris i s-a putut promite un loc în avion. Jousse, mecanicul, se îmbolnăvise și se întorsese în Franța așa că Mermoz l-a înlocuit cu Collenot.

— Bătrîne, de aici încolo vom „face" adesea Atlanticul împreună, i-a spus el.

— Sper, domnule Mermoz, a răspuns Collenot care tocmai se căsătorise.

Înainte de a porni la drum, *Curcubeul* avea nevoie de îngrijiri speciale. Hangarele Aeropoștalei se dovediseră

* A scris o admirabilă relatare a drumului de întoarcere publicată în *Zborurile mele*, o culegere postumă a scrierilor și conferințelor lui Jean Mermoz (N.A.).

prea mici pentru dimensiunile sale. Petrecuse multe zile și nopți sub cerul liber. Arșița, trîmbele diluviene, veșnica umezeală a tropicelor își desăvîrșiseră opera. Fiind prototip, nu existau piese de schimb. Au trebuit fabricate pe loc. Barrière, directorul exploatării din America de Sud, succesorul lui Pranville, inginer de elită, minunat camarad, mic de stat, bine legat, cu o coamă leonină, fredonînd tot timpul cît muncea, a sosit personal ca, împreună cu Collenot, să conducă echipa de mecanici. Pe 15 mai totul era gata. *Curcubeul* a decolat noaptea, desprins de Mermoz de sol la numai cîțiva metri de focurile de baliză.

Cîteva clipe, fascicolul de lumină al Regilor Magi a însoțit trimotorul argintiu. Apoi, ocolind Ceaunul-cu-Negreală și făcînd cu schimbul la comenzi, Mermoz și Carretier au condus *Curcubeul* fără incident pînă la vreo 800 de kilometri de coasta Africii. Atunci radiatorul motorului stîng a plesnit. Folosind tunelul care conducea la cele trei motoare ale *Curcubeului* — una din caracteristicile formulei Couzinet — Collenot s-a strecurat pînă la locul avariei și a încercat să astupe spărtura. Pana era ireparabilă. Collenot însă nu s-a întors în cabină pînă n-a avut opărită toată partea stîngă a corpului. S-a impus oprirea motorului. Cu cele două rămase, Mermoz a săvîrșit un nou miracol. Zburînd mai mult pe aripa dreaptă ca să echilibreze aparatul, ba reducînd turația motoarelor, supuse acum la un efort suplimentar, ba ambalîndu-le atunci cînd simțea că masiva mașină pierde din forță, ghicind și prevăzînd totul, luptător herculean ce părea că e însăși o parte a aparatului rănit, el a ținut *Curcubeul* în aer, cu mușchii și intuiția sa, pînă au ajuns la Dakar. Asta s-a întîmplat noaptea. Sistemul de trei motoare, ideea fixă a lui Couzinet, a salvat avionul și șapte vieți.

Cu o săptămînă înainte, un echipaj al Aeropoștalei, compus din Emler, Riguelle și Guyomar, pierise în Spania.

Curcubeul a aterizat la Bourget salutat cu aplauze și discursuri. Mermoz și Couzinet au fost sărbătoriți. Ziarele le-au publicat portretele și impresiile. Au fost o groază de ceremonii pentru a celebra victoria unui aparat de care, cu cîteva luni în urmă, tehnicienii ministerului își mai băteau încă joc și pe care l-ar fi copleșit cu disprețul lor dacă, în cursul unei călătorii de 20.000 de kilometri, ca urmare a unui accident stupid și imprevizibil, de pildă un cauciuc care explodează sau o suspensie care cedează, el s-ar fi sfărîmat decolînd de pe un teren impropriu. Într-un cuvînt, lucrurile se prezentau atît de bine încît Mermoz și Couzinet au fost convinși că, fiecare în domeniul lui — iar aceste două domenii se confundau prin rezultatul scontat — au cîștigat partida. Era cu neputință, gîndeau ei, ca după asemenea dovezi să nu se comande o serie de trimotoare ameliorate, iar cu aceste trimotoare să nu se înceapă serviciul regulat pe deasupra Atlanticului.

Dar, după cupele de șampanie și marile cuvinte, n-a mai urmat nimic.

Erau mai multe explicații.

O companie aeriană unică, purtînd sonora denumire de Air France, le absorbise pe toate celelalte. O nouă conducere, un personal nou și noi metode. Trebuiau găsite locuri pentru constructorii și administratorii vechilor linii independente. Trebuiau preluate directivele Statului. Trebuia cîrmit, cînd la dreapta, cînd la stînga, în funcție de orientările politice și ținut seama de interesele puternicelor societăți reprezentate în această întreprindere. Ca o consecință fatală, birocrația și-a înmulțit angrenajele. Funcționarii au luat locul foștilor conducători de oameni. Se prea poate ca această transformare să fi fost inexorabilă. Se prea poate ca ea să fi răspuns legilor vremurilor noastre. Dar odată cu ea pierea o epopee, al cărei ultim bard și ultim paladin avea să fie Mermoz.

Cu atîtea schimbări şi cu atîta vînzoleală de păreri, de oameni şi de interese, soluţia pe care zborul *Curcubeului* părea s-o impună în mod automat a fost amînată. Tehnicienii timoraţi au săltat capul. Avarii au început să vorbească de economii. Concurenţii s-au străduit să-şi plaseze materialele, iar unii dintre ei făceau parte din Consiliul de administraţie al Air France. Aşa s-au scurs cîteva luni. Mermoz şi Couzinet bîntuiau redacţiile, birourile, ministerele, culoarele Camerei. Cînd deseraţi, cînd furioşi, ei arătau urgenţa, necesitatea imperioasă de a se întreprinde ceva. Nemţii erau pe punctul de a bate liniile franceze, deşi acestea aveau asupra lor un avans de patru ani. Neposedînd aparate cu o suficientă rază de acţiune ca să poată traversa Atlanticul, ei născociseră ideea unei nave ancorate în mijlocul Oceanului. Hidroavioanele Lufthansei amerizau lîngă ea, făceau plinul, după care îşi reluau zborul, catapultate de pe punte.

„Acceptaţi ca Franţa să se lase distanţată şi de data asta ?“ strigau Mermoz şi Couzinet diverşilor responsabili.

Distanţată ! Dacă n-ar fi fost decît asta. Capitularea, iată ce se pregătea în sferele înalte.

Ministrul Aerului era pe atunci Pierre Cot. Mermoz, în ciuda aversiunii pe care i-o stîrneau tendinţele demagogice ale lui Cot şi a faptului că preocupările lui politice prevalau asupra celor legate de aviaţie, i-a arătat întotdeauna înţelegere şi simpatie pentru curajul său fizic, pentru tinereţea şi simplitatea lui şi, mai ales, de asta sînt sigur, pentru că, fiind ministru, a învăţat să piloteze. Anumite intenţii însă nu le putea tolera nimănui. Or, Pierre Cot concepuse un plan vizînd căsătoria între Air France şi Lufthansa. Acest mariaj corespundea unei anumite teorii de ultimă oră, constînd, cum se spunea pe atunci, din internaţionalizarea problemelor. De vreme ce

compania germană se oferea să asigure serviciul aerian transatlantic, să i se lase această sarcină. În contrapartidă, ea va utiliza parcursul francez prin Spania și Casablanca-Dakar. Cheltuielile vor fi astfel reduse la jumătate, iar beneficiile împărțite. Această combinație s-a numit Pool.

Consiliul de administrație al societății Air France s-a raliat fără dificultate proiectului care reducea efortul și sporea dividentele.

Exista însă un om care nu voia să se împlinească ceea ce acceptaseră, deciseseră, ratificaseră companiile care dețineau monopolul exploatării aeriene în Franța și Germania, miniștrii și cancelariile acestor două mari națiuni. Era Mermoz.

Cum adică, Bréguet-urile 14 zburînd în tandem, maurii învinși, setea biruită, noaptea învinsă, învinși Anzii, dominat Oceanul, zecile și zecile de morți, o magnifică istorie forjată din acte de eroism și toate astea ca acum să se cedeze locul, să fie coborît steagul, să se dezerteze din locul cel mai primejdios, cel mai ispititor, Atlanticul ?

Mermoz a avut impresia că aude trîmbițele judecății de apoi. Îl numiseră pilot-șef al liniilor sud-americane. Și acum îi cereau să ratifice această trădare !

Diverse persoane cu spirit practic îl sfătuiau :

— Sînteți victima unei imaginații excesive, a unor preocupări sentimentale demodate. Fiți realist. Pool-ul acordă toate interesele. Aviația a intrat într-o fază comercială în care inima nu mai are ce căuta.

— Nu-i adevărat, striga Mermoz, nu-i adevărat ! Astăzi aviația este un simbol, e semnul vitalității unei națiuni, e măsura capacității ei de eroism. E stindardul care flutură în vîrf de catarg. Investim miliarde în companiile maritime, numai și numai de dragul prestigiului nostru. Ca să trecem Atlanticul, eu și camarazii mei cerem mult mai puțin.

Instinctul lui Mermoz a fost mai clarvăzător decît raţiunile înţelepţilor. Astăzi, totul o demonstrează.

Între timp, decretul privind Pool-ul aştepta pe biroul lui Pierre Cot semnătura.

Revolta lui Mermoz, pe care ministrul îl admira şi-l iubea sincer, îl făcea pe acesta din urmă să ezite. Şi iată ivindu-se zorii zilei de 6 februarie 1934.

Guvernul este, după cum se ştie, măturat de o violentă mişcare populară. Îl înlocuieşte cabinetul Doumergue, portofoliul Aerului fiind încredinţat generalului Denain. Noul ministru era fostul şef al lui Mermoz în Levant. Atît în Siria, cît şi mai tîrziu, a avut faţă de acesta o atitudine plină de bunăvoinţă. De aceea, Mermoz a fost încredinţat că un moderat, un patriot, un general nu va semna decretul elaborat de serviciile lui Pierre Cot. Dar generalii, cînd se amestecă în politică, sînt, de cele mai multe ori, şi mai poltroni decît cei mai molii politicieni. Denain a găsit pe masa sa de lucru proiectul Cot. Nu era el responsabilul. Trebuia doar să-l ratifice. O simplă semnătură... şi atîtea persoane importante ar fi satisfăcute...

Scîrba lui Mermoz pentru potentaţii zilei n-a mai cunoscut margini. Că ţineau de dreapta, că ţineau de stînga, toţi erau o apă şi-un pămînt. Pînă şi şeful său... Cui să se adreseze ? Cum să agite opinia publică, cum să facă auzit strigătul Liniei, al celor vii şi al celor morţi ? Presa... Ea singură, poate...

Mermoz a încercat. Aproape pretutindeni a simţit conspiraţia tăcerii. Erau în joc mari interese şi mari influenţe politice. Totuşi, în acest mediu, Mermoz avea doi prieteni. Sînt mîndru de a fi fost unul dintre ei, deşi participarea mea la această luptă a avut un rol secundar. Loviturile de răsunet i-au aparţinut lui Jean Gérard Fleury. Nici el, nici eu nu speram să reuşim. Ce reprezentam noi într-un

conflict atît de amplu ? Ne eliberam doar conştiinţa şi îl urmam pe Mermoz. Atita tot. Laşitatea oamenilor era însă aşa de mare încît, acolo unde Jean Mermoz eşuase, cîteva articole ale unui ziarist, destul de obscur la acea vreme, au fost decisive. Generalului Denain i s-a făcut frică şi n-a mai semnat Pool-ul. Cînd Fleury şi cu mine am aflat de această victorie, jena ne-a fost la fel de mare ca şi bucuria.

Mermoz însă nu şi-a pierdut timpul cu analiza sentimentelor. Oceanul fusese restituit Liniei. Fiecare minut devenea preţios. Trebuia traversat, traversat şi iarăşi traversat ; pentru ca prudenţii şi cupizii să n-apuce să-şi vină în fire ; pentru ca să nu se poată spune iarăşi :

„De vreme ce noi nu putem să-i lăsăm pe alţii."

Trebuiau puşi în faţa unui fapt împlinit. Prin curaj şi tenacitate, poporul Franţei să fie de partea Liniei.

În anul acela Mermoz s-a consacrat campaniei Atlanticului.

Din mai şi pînă în octombrie 1934 a zburat de trei ori pe bătrînul *Curcubeu* din Africa în America şi din America în Africa. La întoarcerea din ultima sa traversare, pe aeroportul Bourget, a primit, cu onoruri militare, însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare. Avea treizeci şi doi de ani şi era timp de pace.

Cînd, după ce a ajuns prima oară în Brazilia, a vrut să decoleze de la Natal, terenul, a cărui crustă fusese muiată în mod invizibil de ploi şi roasă de termite, e cedat sub roţi. Collenot s-a apucat să-l are cu un plug. După ce pista a fost gata, Mermoz a dat peste un asemenea zid de nori şi o asemenea avalanşă de ploi şi cicloane încît a fost nevoit să abandoneze.

În aceeaşi dimineaţă în care, fără o zgîrietură, *Curcubeul* şi cele 13.000 de tone ale lui se lăsau pe aeroportul

de la Natal, la cîteva sute de kilometri mai la sud, un pilot încerca o avionetă pe terenul de la Bahía. A avut o secundă de neatenţie, s-a izbit de vîrful unui palmier şi a murit. Era Etienne, Etienne cel credincios. Ca să asigure liniştea tinerei sale soţii renunţase la primejdiile curieratului şi devenise comandant de aerodrom.

La a doua traversare, Mermoz l-a luat cu el pe Guillaumet. După lecţia Anzilor, i-o dădea acum pe cea a Atlanticului.

La a treia, i-a trecut comenzile. Cu Collenot mereu alături.

Pe drum a făcut o recunoaştere a terenului de pe insula Noronha unde ocnaşii brazilieni îşi zăngăneau lanţurile. Două sute dintre aceştia, mînaţi de vătaful lor, au fost puşi să deznămolească avionul. *Curcubeul* a decolat printr-o foşgăială de broscoi monstruoşi, mari cît un iepure.

A mai aterizat şi la Praia, în arhipelagul Capului Verde, primit ca un zeu de regele negru al insulei. De aici, un nou traseu prin Villa-Cisneros şi Port-Etienne.

La ce bun să povestesc despre tornadele prin care s-a strecurat, despre moartea pe care a tangentat-o, a sfidat-o, a biruit-o ? Chiar şi epopeea devine, la un moment dat, monotonă. Mermoz a reuşit s-o atingă.

De altfel, e timpul să-l cercetăm cu aviditate pe cel care, de la copilul din Mainbressy, adolescentul din Montparnasse, caporalul din Palmyra, anarhistul din Thionville, vagabondul parizian, pilotul de linie din Spania, Africa, America şi Atlantic, a devenit pentru toţi marele Mermoz. E timpul. *Crucea Sudului* ni-l va lua.

III
CRUCEA SUDULUI

Dacă gloria se măsoară după amplitudinea celebrității, atunci Jean Mermoz era omul cel mai ilustru din Franța. La fel, și dacă gloria e cîntărită cu balanța dragostei. Nimbul care-l înconjura strălucea deopotrivă în cătunele pierdute ca și pe marile bulevarde ale Parisului, în munți ca și la cîmpie, pe cheiurile micilor porturi ca și pe băncile colegiilor, în stabilimentele frivole și în așezămintele sacre. Nu exista bărbat, femeie, copil care să nu știe cine e Jean Mermoz. Bărbații îl admirau. Femeile visau la chipul său. Copiii vroiau să-i semene.

Jean Mermoz ! Existau și alți piloți cunoscuți mulțimii, simpatici, celebri. Numele lor era însă o simplă îmbinare de silabe, o ramă la marginile căreia vibrația se oprea. Numele lui Jean Mermoz nu-și pierdea rezonanța odată rostit. El răsuna în inimi aidoma unui zurgălău de sărbătoare, aidoma unui clopot dătător de viață.

Și nu numai în propria lui țară. În Brazilia, în Argentina, în Chile, Mermoz era mai mult decît ambasadorul acreditat al Franței. Trata cu șefii de guverne. Obținea ceea ce nimeni altul n-ar fi izbutit să obțină. La Roma era salutat ca un erou al Antichității. Șeicii nomazi din deșert vorbeau de marele șef înaripat cu părul de culoarea nisipului în amurg.

După ce a dispărut, Mermoz a fost singurul pilot din lume, în viață sau mort, al cărui nume a fost dat liniei pe care o slujise. N-a făcut-o un guvern, ci însuși poporul.

Cînd, din greşeală, s-a crezut că a fost regăsit, au fost oprite spectacolele din localurile publice pentru ca minunata veste să fie difuzată. Oameni care nu se cunoşteau s-au îmbrăţişat. Pe străzi şi în metrouri au izbucnit cîntece.

Cum a izbutit Mermoz să cîştige această reputaţie universală, această tandreţe fantastică, fără de seamăn ? M-am întrebat nu o dată cu uimire, deşi cunoşteam răspunsul. Şi tocmai pentru că îl cunosc şi ştiu de asemeni din ce elemente se compune de obicei idolatria maselor, rămîn şi astăzi oarecum sceptic. Mermoz n-a căutat niciodată să placă. Nu s-a gîndit la impactul asupra mulţimii. Gustul spectaculosului i-a fost necunoscut. Nu i-a reuşit nici unul din acele tururi de forţă scăpărătoare, sau norocoase, care îi orbesc pe oameni. Destinul l-a făcut să ocolească partea spectaculară a aviaţiei, cea care, în sensul cel mai nobil dar şi cel mai brutal, o înrudeşte cu luptele gladiatorilor, acea cursă contra morţii pe care mulţimile o urmăresc, etapă cu etapă, fascinate, cu sufletul la gură.

N-a săvîrşit nici raiduri fulgurante, nici performanţe triumfale care blochează dintr-un foc atenţia lumii pentru că-s ca la risică, cap sau pajură. Cele cîteva recorduri stabilite în trecere erau dintr-acelea care nu-i interesează decît pe specialişti.

S-ar putea crede că renumele i l-au impus presa şi cinematografia care i-au difuzat în neştire trăsăturile şi i-au reprodus adesea cuvintele. Dar vai ! cine cunoaşte cît de cît cum funcţionează aceste două vehicule ale gloriei ştie că ele nu conduc opinia publică, ci o urmează. Cîţi dintre piloţi, fie şi dintre cei mai celebri, nu i-au măgulit pe ziarişti, n-au cerşit măcar un ecou, n-au bîntuit redacţiile, nu i-au pisat pe fotoreporteri ! Mermoz avea oroare de toate acestea. N-a folosit presa decît atunci cînd a socotit

că e necesar să se facă auzit. În rest, ziariștii trebuiau să se țină scai după el ca să obțină un interviu. Iar cînd ceda, o făcea fie din oboseală, fie din prietenie. Cinstit vorbind, îi detesta pe ziariști. Le reproșa că deformează, că amplifică lucruri pe care el le istorisea atît de simplu. Îl scoteau mai ales din fire titlurile de o șchioapă și formulările lor percutante.

— Fiecare meserie cu legile ei, îi spuneam. Asta, ca oricare alta.

— Perfect ! riposta el impetuos. Dar să n-o amestece cu a mea. E exact la antipod.

Nu, nici presa și nici obișnuitele unelte ale succesului nu l-au consacrat pe Mermoz. Faptul s-a produs de la sine. S-a produs prin infiltrare, contagiune, osmoză, prin zguduiri succesive ; șoc după șoc, picătură cu picătură, rază după rază, scînteie după scînteie.

„Mi-am cumpărat întotdeauna foarte scump norocul", a scris Mermoz.

Întreaga sa viață este o ilustrare a acestor magnifice cuvinte. Dar prețul cu care și-a plătit „norocul", tenacitatea sa de termită înaripată, incredibila sa îndărătnicie în a învinge, în a se depăși mereu, acumularea și stocarea reușitelor sale au constituit indestructibila soliditate a gloriei sale. S-a ridicat deasupra orizontului treptat, treptat. Dar fiecare din aceste trepte era forjată din bronz. Cînd semenii săi și-au săltat capetele, el era atît de sus încît au rămas uluiți. Și, în timp ce alți piloți care au cunoscut cele mai delirante aclamații, care timp de cîteva zile fascinaseră masele, se retrăgeau încetișor în penumbră, Mermoz a rămas mereu la zenit, la fel cu soarele de amiază pe care îl iubea atît.

Această strălucire, ca și frumusețea și splendoarea corpului său, atît de perfect acordate între ele, s-au nu-

mărat indiscutabil printre elementele sale esențiale. Dar, așa cum am mai spus-o, el inspira și o imensă tandrețe. Cea mai populară, cea mai naivă, aceea a străzii și a atelierelor.

De ce îl îndrăgeau atîția oameni care nici măcar nu-l văzuseră ?

De ce o femeie de serviciu, cînd a aflat de moartea lui, mi-a spus plîngînd :

— Era atît de bun.

De ce, cînd mai trăia, un șofer de taxi m-a întrebat văzînd că țin în mînă un ziar cu portretul lui Mermoz :

— E adevărat că e atît de simplu ?

De ce într-o cîrciumioară din halele Parisului am auzit, cu prilejul unei discuții între hamali, strigînd pe unul din ei :

— De alții, nu garantez, dar lu' Mermoz, uite mă jur, i se rupe-n pai'șpe și de lovele și de Legiuni de onoare !

— Bun, dacă-i vorba de Mermoz, sigur, au spus ceilalți.

Unde trebuie căutată sămînța acestei holde ? Spusele unui mecanic... Primirea făcută unui camarad de regiment întîlnit fără veste... Zîmbetul adresat unui băiat de prăvălie... Felul în care-și bea halba de bere rezemat de zincul tejghelei... Timiditatea de la recepții... Privirea atentă oprită asupra unui nevoiaș... Lucrurile acestea treceau din gură în gură. Ancorat în virtuțile sale adînci, Mermoz trăia pentru toți.

Cît despre actele care erau roadele acestui fel de a fi, chiar dacă poporul nu le cunoștea în amănunt, în schimb le ghicea și ele îl emoționau. Lumea n-avea de unde să știe că Mermoz refuza uriașele stipendii pe care i le ofereau constructorii de aparate, trusturile petrolifere, fabricanții de motoare numai ca el să facă parte din consiliile

lor de administrație. Și nici cum să afle răspunsul pe care l-a dat Mermoz unuia dintre cei mai mari industriași în domeniul aeronauticii care, oferindu-i 30 000 de franci pentru fiecare avion acceptat în numele companiei Air France și, interpretînd greșit tăcerea lui Mermoz, i-a promis 40 000.

— Dacă mai adaugi zece în plus, a tunat Mermoz, îți stîlcesc mutra !

Nu se știa nici că a refuzat să strîngă mîna unui fost pilot de la Palmyra pentru că, acesta din urmă, intimidat de gloria lui Mermoz, în loc să-l tutuiască, a socotit de cuviință să-i spună : „Domnule". Nici că, primind la treizeci și doi de ani însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare, dar aflînd că Coursault e reținut într-unul din hangarele aeroportului Le Bourget de îndatoririle sale de subofițer de serviciu, a abandonat toate onorurile care i se făceau ca să dea o fugă să-și îmbrățișeze prietenul. Nici mirarea pe care o suscita în Argentina și Chile preferînd tovărășia mecanicilor reuniunilor mondene. Nici afecțiunea publică manifestată la Buenos Aires pictorului Laverdet, iluminat de talent, dar înțolit ca un vagabond. Nici fidelitatea față de bătrînele domnișoare de la *Marele Balcon*, între timp și mai bătrîne, de cîte ori trecea prin Toulouse. Nici gentilețea cu care, la ceremonii, a încercat întotdeauna să-și împingă echipajul pe primul plan. Nici că-i plăcea să adune copiii din cartier, să-i ducă la Salonul Aeronauticii și să le explice cu o răbdare și o pricepere admirabilă secretele mașinilor zburătoare și frumusețea zborului. Firește, toate acestea nu se puteau ști. Dar ele se simțeau la Mermoz și de aceea pretutindeni era iubit.

Cînd a venit la Roma împreună cu generalul Denain, nu și-a luat nici un costum de ceremonie. Șeful Statului, exprimîndu-și dorința să-l vadă, generalul i-a spus lui Mermoz :

— E cu neputință să veniți, n-aveți ținuta de rigoare.

Mermoz s-a înclinat.

Cînd șeful Statului italian a aflat de la ministrul francez al Aerului cauza acestei absențe, a spus destul de sec :

— Mermoz se poate duce oriunde și în haine de stradă.

A trimis după pilot și l-a tratat ca pe un prieten.

Cîțiva ani mai tîrziu, în Place Pigalle. niște tineri exaltați se înverșunaseră asupra unui automobil care, prin caroseria lui strălucitoare, li se năzărise că ar fi o insultă la adresa sărăcici lor. Un bărbat lat în umeri a despicat grupul.

— Ce-i faceți mașinii mele ? a întrebat el fără arțag. Ea a dat de lucru unor muncitori.

În jurul burghezului s-au iscat murmure furioase. Deodată, unul din tineri, izbutind să străbată cu privirea penumbra care-l învăluia pe necunoscut, i-a identificat chipul.

— Păi, ăsta-i Mermoz ! a exclamat el.

Mermoz...

Mermoz...

Numele s-a răspîndit ca o parolă.

— Ești cu adevărat Mermoz ? a întrebat într-un tîrziu cel care părea să fie conducătorul grupului.

— Fac și eu ce pot pentru asta, a răspuns, rîzînd, Mermoz.

— Lăsați-o baltă, a strigat flăcăul tovarășilor săi. Unul ca Mermoz are dreptul la o mașinuță frumoasă, ce ziceți ?

Și au pornit cu toții să bea un păhărel.

Datorită acestei străluciri care nu lăsa insensibil pe nimeni, care atingea toate straturile sociale, datorită forței generoase care emana din el, datorită curajului și purității sale, datorită chipului său luminos și a pieptului său bom-

bat aidoma unei platoşe, lumea s-a apucat să-i găsească diverse patronime. A fost botezat Guynemer al Păcii, Paladinul Acrului, Arhanghelul.

Toate acestea erau şi adevărate şi false.

Adevărate, ca expresie metaforică şi superficială.

False, pentru că imagistica asta de bazar religios, vocabularul acesta emfatic şi tradiţionalist începeau să întemniţeze în convenţional, în artificial, într-un muzeu al figurilor de ceară figura reală a lui Mermoz. El care era nu la marginea, ci dincolo şi deasupra oricărei norme sociale, risca să fie transformat în efigie de stuc pentru operele de binefacere şi cursurile de morală.

Or, exact în momentul în care adulatori neîndemînatici, altminteri bine intenţionaţi, îi denatura imaginea aşa cum am văzut, Mermoz era, mai mult ca oricînd, un bărbat. La rigoare, personajul său putea fi ferecat într-o unică ipostază, atunci cînd ducea poşta de la Casablanca la Dakar sau cînd deschidea liniile aeriene din America de Sud : aceea de pilot. Personalitatea sa se găsea circumscrisă în perimetrul acestei funcţii, iar experienţa sa nu depăşea limitele unei meserii care-l izola de scurgerea obişnuită a zilelor omeneşti. La epoca aceea, comparaţiile care făceau din el un oştean şi un schimnic al cerului, un semizeu senin, triumfător şi fericit, s-ar mai fi apropiat întrucîtva de realitate. Cînd ele i-au fost aplicate însă, Mermoz apucase să mai trăiască patru ani. Patru ani de dezvoltare în toate sensurile, de amplă şi tragică îmbogăţire.

Sigur, jumătate din viaţă şi-o petrecuse pe drumuri. Cînd în Maroc, cînd în Algeria şi, în opt reprize, pe coastele Atlanticului. Portul său mamă fusese însă Parisul. Aici avea un apartament. Aici îşi dusese viaţa conjugală. Aici frecventase ziarişti, politicieni, industriaşi, artişti, comercianţi, teoreticieni, oameni de lume. Din universul cel mai

simplu și mai pur, acela al terenurilor de aviație care jalonau îndepărtatele linii aeriene, viața lui s-a trezit transplantată în mediul cel mai complex, cel mai corupt și cel mai permeabil intrigilor și intereselor lipsite de grandoare. Cu prețul bucuriei și al păcii sale interioare, aici a avut parte de spectacolul snobismului, al lașității și al abjectei lupte ce se dă întruna în numele cupidității și al unor vane onoruri. L-au îngrozit falsitatea saloanelor, felonia potentaților zilei, dar mai ales, la majoritatea indivizilor, indiferența, atonia, lipsa oricărei pasiuni, mulțumirea cu o existență de rumegătoare.

E drept, în acest smîrc a surprins și cîteva scăpărări frumoase, cîteva glasuri triste și nobile. Chiar și aici puteau fi întîlnite, uneori, dezinteresarea, sacrificiul, prietenia, durerea sinceră. Chiar și la cei mai secătuiți sufletește, mai avizi, mai fricoși răzbătea pe neașteptate cîte o flacără autentic omenească. Lumea nu putea fi nici iubită, nici respinsă în bloc ; viața nu era nici senină, nici ușoară așa ca pe cîmpurile de unde-și luau avioanele zborul. Ea trebuia cercetată cu onestitate, înțeleasă, împotriva ei trebuie să te revolți ca s-o faci mai frumoasă, păstrînd însă pentru toți ce-i poartă jugul o indulgență și o milă infinite.

Chiar și cel mai puternic, chiar și cel mai curat are nevoie de așa ceva. Mermoz a aflat-o din propria-i experiență. Pe planul existenței intime, o lentă, sigură și fatală dezagregare îl separa de soție. Nici unul nu erau vinovați. Pur și simplu, se înșelase. Își luase dorințele drept realitate. Urmărise o refracție a eului său. Acestei aparențe fusese cît p-aci să-i aducă în jertfă zborul. Nu era însă singurul care să sufere de pe urma acestei erori al cărei contabil era. Iar cînd, uneori, descoperea că e insensibil la această suferință, că ea îl irită chiar, cîte remușcări, ce

gust de cenușă și cît dezgust de sine însuși ! La fel ca și existența, ființa omenească este și ea zbuciumată.

Ca să domolească, să rezolve, să ilumineze totul îi rămînea zborul. Și Mermoz zbura. Dar cel pe care avionul îl ducea cu sine, nu era un arhanghel, ci un om care trecuse prin întreaga prismă a curcubeului omenesc.

Cu o asemenea sensibilitate, o experiență ca aceasta nu se dobîndește fără tribut.

„Totul e sfîrșit, scria Mermoz la vremea aceea, totul e terminat. Și această impresie de agonie a tot ce a fost tinerețe și prospețime, dispărute pe veci."

Gloria se răspîndea în jurul lui Mermoz în cercuri din ce în ce mai largi. Bunurile materiale se revărsau asupra lui ca dintr-un corn al abundenței. Nicicînd n-a fost mai dotașat de ele. Împărțea tot ce cîștiga și celor care meritau, și celor care n-o meritau. Pe măsură ce treceau lunile și cunoștințele despre alții și despre el se adînceau, se replia, se îndepărta de tot ceea ce renumele îi arunca la picioare. Melancolia sa nativă nu se mai resorbea, ca altădată, prin accese și crize. Ea a devenit un soi de tristețe luminoasă.

Datorită acestei triști s-a simțit deodată mai apropiat ca oricînd de bunici. Le-a admirat regulile stricte, rigiditatea monahală a concepțiilor. Ele îi schilodiseră copilăria. Dar copilăria și chiar prima tinerețe erau moarte ; în acest soi de ascetism, Mermoz recunoștea acum refugiul, salvarea. Își iubea mama mai mult decît orice pe lume. Semănau însă prea mult ca ea să-l poată ocroti împotriva lui însuși. Indulgența ei, caritatea, fantastica ei putere de înțelegere erau făcute să legene o durere, să pansez răni. Ele însă nu puteau da un schelet concepției despre viață și nici să creeze o indiscutabilă lege interioară.

Or, lui Mermoz îi trebuia o asemenea lege și încă una care să-l depășească. Nu o găsea nici în jurul său și nici în ființa sa. Și atunci, sensul miraculosului care se trezise în el pe platoul andin, care-l pătrunsese cînd survolase pentru prima oară Oceanul, s-a impus inimii sale. Modul în care semenii săi înțelegeau însă acest lucru era, pentru el, inacceptabil. S-a întors de la Roma revoltat de luxul teatral al Vaticanului.

„Divinitatea, spunea el, indiferent de religia care o slujește, n-are nevoie de tot acest circ ; ea înseamnă simplitate, libertate, bunătate, frumusețe și curaj. Înseamnă uitarea de sine, fericirea evadării, a sacrificiului; e o iubire fără fruntarii. E ceea ce simt cînd zbor."

În scurt timp, Mermoz avea să gîndească :

„În aviație, n-a rămas mare lucru de cucerit. Atlanticul de Sud e o chestiune de cîteva luni. Cel de Nord, de doi sau trei ani. Deplina siguranță va veni repede. Piloții vor fi niște șoferi de autobuz. Și dacă într-o zi voi deveni prea bătrîn chiar și pentru această meserie ?..."

Surîzînd cu blîndețe avea să continue.:

„Ei bine, mă voi retrage la Mambressy împreună cu Martinov și-mi voi sfîrși viața meditînd... Sau, așa cum am visat nu o dată, mă voi îmbarca împreună cu Chaussette pentru o insulă pustie... Ori, mă voi duce să-i îngrijesc pe leproși."

În acele momente, Mermoz se simțea înțelept, senin, eliberat de cele lumești.

Era și adevărat, era și fals.

Pentru că, în același timp, Mermoz dădea dovadă de o vitalitate prodigioasă. Înghițea omlete din cîte douăsprezece ouă și hălci întregi de carne. Vizitele medicale, din ce în ce mai severe, îl găseau cu plămînii, inima și mușchii la fel de elastici și de puternici ca atunci cînd și-a făcut pri-

mul examen la Istres. Femeile frumoase continuau să-i placă la fel de mult. Acest bărbat care slujea drept monitor spiritual pentru mulți dintre camarazii săi — dintre care unii au cerut, în testamentul lor, ca el să fie cel care va vorbi la înmormîntarea lor — se deda la șotii de licean. Se deghiza în tirolez, în vînător, în piele-roșie, își stropea prietenii cu apă, îi ungea cu smoală și rîdea ore în șir ca un copil.

Jucînd cu maică-sa cărți, trișa.

Nu exista bărbat sau femeie cărora Mermoz să nu le acorde încrederea sa din primul moment. Era de ajuns o singură trăsătură de caracter plăcută, manifestarea unei singure virtuți ca el să debordeze de entuziasm. Continua să confere altora propriile sale bogății.

Pentru că, în fiece zi, aducea prinos de recunoștință soartei care i-a îngăduit să fie pilot, pentru că îi deplîngea pe toți cei care nu puteau îndrăgi o meserie la fel de frumoasă ca a sa, își închipuia că, în contact cu văzduhul, oricine devine mai nobil. În America se spunea despre el că pînă și orbii și ologii devin, grație lui, pasionați ai aviației.

Îmi amintesc cu cîtă severitate îl judeca pe Paul Bringuier, nepreväzutul său tovarăș de drum din prima întoarcere a *Cureubeului*, care, o dată întors la Paris, și-a reluat viața haotică de pasăre de noapte.

— Nu mai are acest drept, spunea Mermoz, a avut onoarea să traverseze Atlanticul.

Cînd Mermoz învăța pe cineva să zboare (n-a avut decît de două ori timpul necesar), el îl învăța, în același timp, să devină mai bun. Am asistat la lecțiile pe care i le-a dat lui Jean Gérard Fleury : o mamă n-ar fi fost mai atentă ! Îi interzicea, deopotrivă, și plăcerile mesei și pe cele amoroase. Iar cînd prietenul nostru a obținut brevetul, Mermoz a fost chiar mai mîndru decît concurentul.

În schimb, cînd într-o zi Fleury n-a avut chef să pună la punct pe un oarecare, Mermoz s-a răstit la el :

— Cum poţi lăsa un imbecil să-ţi vorbească aşa *acum cînd eşti pilot*?

Mermoz îşi păstrase şi harul iluziilor (în ciuda tuturor traumelor suferite, rezerva de care dispunea era inepuizabilă), dar şi pe acela de a suferi cînd le vedea spulberate. Cînd un ofiţer superior în care el vedea — nu se ştie prea bine de ce — un soi de sfînt, desprins de cele lumeşti, a acceptat, în momentul pensionării, un post de administrator într-o mare societate, treabă perfect omenească. I-am văzut pe Mermoz mai livid şi mai răvăşit decît dacă i s-ar fi întîmplat lui o mare nenorocire. Sensibilitatea sa era aceea a unui jupuit de viu, credinţa sa în viaţă — aceea a unui adolescent uluit cînd descoperă lumea. Acuitatea lui era într-atît de mare încît, dacă la întîlnirile noastre mă simţeam întotdeauna protejat de forţa lui morală, de majestatea sa interioară, nu-i discutam niciodată entuziasmele de teamă să nu văd încă odată expresia aceea naivă de orfan deznădăjduit care-i umplea privirea la fiece îndoială.

Cînd Mermoz s-a îndrăgostit din nou de o fată din America, pasiunea i-a fost atît de puternică încît între două traversări ale Oceanului, făcea două zile de zbor ca s-o vadă o dimineaţă.

Mi-l amintesc adesea pe Mermoz cocoţat pe o stîncă roşiatică de pe Coasta de Azur, gol, cu pletele-n vînt, ridicînd spre cerul incendiat de soare o osie uriaşă de maşină, pe care eu nu izbutisem s-o clintesc, coborînd-o, săltînd-o iarăşi, o dată, de două ori, de zece ori, într-o mişcare de neîntreruptă biruinţă. Şi îl aud strigînd :

„Viaţă lungă şi frumoasă pentru noi doi, bătrîne!"

Îmi amintesc și de o plimbare într-o avionetă de turism, la care m-a luat Mermoz. Am decolat de pe Orly ca să survolăm Ile-de-France. Era o zi de primăvară. Totul era ușor, aerul, cerul, norii, noi înșine. De cîteva ori Mermoz mi-a trecut comenzile, amuzîndu-se de greșelile mele. Luminozitatea care venea dinlăuntrul său îi făcea chipul și mai frumos. Nu i-am văzut niciodată un zîmbet atît de limpede, atît de transparent. Bărbatul acesta care totaliza opt mii de ore de zbor, care mînuise avioane gigantice, se bucura nespus sucind și învîrtind această jucărioară. În momentul în care se afla în aer, orice mijloc de evadare i se părea la fel de bun. Am înțeles, asistînd la spectacolul acestei beatitudini, că aceasta reprezenta totul pentru el. Nu-i ora nici măcar foame cînd zbura. La traversarea Atlanticului, neostoita sa poftă de mîncare se mulțumea cu o singură banană. Cînd, zburînd 57 de ore în șir, a stabilit recordul de distanță în circuit închis, i-au fost de ajuns cîteva îmbucături.

Sub noi, albăstriul rîurilor și unduirea cîmpiilor.

— N-aș vrea să cobor niciodată, mi-a spus pe neașteptate Mermoz.

Apoi, s-a lansat în picaj și a aterizat pe un imaș mărginit de o lizieră de pădure. Voia să sperie o cireadă de vaci. A decolat în șandelă, razant cu arborii.

Odată reveniți la Orly, i-am spus ca să-l înțep :

— Afirmai întotdeauna că în aviație n-ai voie să riști inutil. Dar șandela ta de adineaori ? Dacă ne lăsa motorul ?

Mermoz a avut un zîmbet de licean prins în ofsaid :

— Eram prea fericit că sînt cu un prieten

Și, după o clipă de meditație, a continuat cu o exaltare gravă :

— Viața m-a copleșit dăruindu-mi meseria pe care o am și prietenia. Iubesc viața.

Şi de data aceasta, era şi adevărat, era şi fals.

Foarte adesea Mermoz se gîndea la moarte. Nu spunea prea multe, dar cînd o făcea glasul său căpăta inflexiuni mai grave şi mai calde ca de obicei.

O dată a fost nevoit să aterizeze pe un cîmp din sudul Franţei. Un fleac de pană pe care a putut-o repara singur. Un ţăran care făcea parte dintr-un grup de curioşi s-a apropiat prea mult de avion în timp ce motorul mergea, a lunecat şi a fost prins de elice. Au cules de pe jos o tocătură sîngerîndă. M-am văzut cu Mermoz în aceeaşi seară. Avea fălcile crispate şi ochii îi ardeau. Mi-am zis că accidentul îi răscolise mila.

— Nici pomeneală, mi-a spus el. Nefericitul murise. Nu mai era nimic de făcut. Dar conţinutul acestei carcase omeneşti n-are nimic frumos în el. Cu cît ne debarasăm de ea mai repede, cu atît mai bine.

Între noi s-a lăsat tăcerea. Apoi, Mermoz a adăugat :

— Însă n-aş vrea să mor decît în avion.

O nouă tăcere. Şi, din nou Mermoz :

— Chiar şi în mod stupid, ca bietul Etienne.

Ştiam că se ducea adesea la cimitirul din Pantin unde se odihneau, aduse din Bahía, rămăşiţele pămînteşti ale tovarăşului său din Siria, Thionville, din Africa şi America.

După cîtva timp petreceam o nouă seară cu Mermoz. Mi-a vorbit iarăşi despre moarte.

— Pe linia Casablanca—Dakar, mi-a spus el, am avut un camarad grozav, un pilot posedînd un curaj şi o siguranţă rar întîlnite. Se numea Ville. Împreună cu Rosès, a avut o primă pană la mauri şi, apărîndu-se, au împuşcat cîţiva. Mai tîrziu, am fost coechipieri. De cîte ori ne-am

salvat reciproc sub gloanţele briganzilor ! Apoi, a plecat în America. A muncit pe rupte. Brusc, s-a săturat. Zicea că nu vrea să moară prea devreme. De câte ori îl întîlneam, mă sfătuia să-l imit, să renunţ la zbor fiindcă, pînă la urmă, ne curăţim cu toţii. O vreme l-am cam pierdut din vedere. Acum trei zile m-a chemat. Se afla într-o clinică, pe moarte, cu un cancer al ficatului. Mi-a strigat cu ultimele forţe pe care le mai avea : „Jean, am cerut să vii ca să-ţi spun : tu ai dreptate. Noi nu trebuie să murim într-un pat !"

Arhanghel glorios, neurastenic profund, mistic, resemnat, scăpărător păgîn, îndrăgostit de viaţă, înclinat spre moarte, copil şi înţelept, toate acestea erau adevărate pentru Mermoz, dar deveneau false de îndată ce unul din elemente se găsea izolat de rest, pentru că ele se găseau contopite într-o fantastică unitate.

— Nu ştiu cum să vă explic, mi-a declarat într-o zi Coursault, dar exista marele Mermoz, Mermoz pur şi simplu, şi exista Jean. Erau diferiţi şi totuşi aceiaşi, se îmbucau de minune.

O definiţie mai bună nici că se poate. Forţele contradictorii, antagoniste care-i sfîşie şi-i doboară pe cei mai mulţi dintre oamenii la fel de bogaţi şi de complecşi ca Mermoz, se găseau, în cazul lui, perfect sudate de un excelent mortar sau, mai curînd, de un fel de lumină aidoma celeia care, la asfinţitul soarelui, armonizează toate tonurile cerului, ale pămîntului şi ale mării.

De aceea nu am găsit niciodată o fotografie de-a lui Mermoz — şi există cîteva magnifice — care să mă mulţumească pe de-a-ntregul.

Nu pot păstra nici una prea mult timp în faţa ochilor. În toate e incomplet. Chipul lui ar fi trebuit să exprime

mereu o pasiune nouă, iar în spatele său, ar fi trebuit să onduleze nisipurile, să freamăte pădurile virgine, să se înalţe piscuri de munţi, să tălăzuiască oceanul.

Aceasta este imaginea lui Mermoz care rămîne după ce, timp de şase ani a trebuit să traverseze luminile fascinante şi oglinzile tulburi ale Parisului, noroaiele şi reflexele sale. A ieşit din această încercare neatins, fără un rid. Dar, zic eu, mai uşor i-a fost să biruie Anzii.

Dintre toate victoriile lui Mermoz, chipul acesta nealterat mi se pare a fi cea mai mare.

În decembrie 1935, Mermoz a cîştigat definitiv partida; Linia sa n-a fost închisă. Nu se mai punea problema diviziunii cu nemţii. În sfîrşit, în fiece săptămînă un avion pornea de la Dakar ducînd spre Natal poşta Franţei, şi revenea de la Natal la Dakar cu poşta Americii. Graţie lui Mermoz şi prin Mermoz trăia ceea ce visase, în 1918, Latécoère, pentru care se ruinase Bouilloux-Laffont şi care costase pînă acum peste cincizeci de vieţi.

Desigur, această reuşită nu era decît relativă. Nu exista nici un fel de coeziune a flotei aeriene a Atlanticului. În componenţa ei intrau şi hidroavioane şi avioane cu roţi, de tipuri diferite şi amestecate cum a dat dumnezeu. Glasul lui Mermoz, care cerea avioane rapide şi puternice pentru traversarea Atlanticului pe timp de zi, n-a fost ascultat. I s-au opus interesele constructorilor şi influenţele care jucau prin ministere şi pe culoarele companiei Air France. Au fost preferate aparatele mari, greoaie şi teribil de costisitoare care se tîrau cîte 20 de ore pe deasupra Atlanticului, numai şi numai pentru că posedau flotoare. Într-un singur an s-au înregistrat două dezastre ; în ambele cazuri a fost vorba de hidroavioane.

Între timp, deși *Curcubeul* salvase Linia, lui Couzinet nu i-a fost comandat nici un alt exemplar și omul s-a ruinat *.

Istoria ne va spune într-o zi de ce, după ce a cîștigat războiul din 1914—1918, Franța a abdicat, cu precădere după 1930, de la demnitatea sa, de la puterea sa, de la curaj și n-a mai fost decît josnicie, dezordine, prostie și lașitate. Cauzele se mai pot discuta ; faptele și rezultatele sînt însă de netăgăduit. Evident, ceea ce a fost lovit în primul rînd și în modul cel mai dureros a fost tocmai ceea ce era mai tînăr și mai sensibil în organismul național, ceea ce reclama cel mai mult elanul, vitalitatea, o adaptare continuă : aviația. Ne amintim de apostrofa plină de mînie și rușine lansată de Mermoz din America atunci cînd a descoperit primele simptome ale răului. Data din 1929. Cinci ani mai tîrziu, ravagiile erau cu adevărat teribile și se anunțau a fi mortale. M-am dus în America de Sud la zece ani după ce Mermoz debarcase pe pămîntul ei. Exceptîndu-i numele, nimic nu mai rămăsese din imensul prestigiu al Aeropoștalei. Persoanele politicoase vorbeau de aviația franceză cu compasiune. Adevărații prieteni ai Franței evitau să discute. Pentru mine era cumplit de dureros. Pentru Mermoz însă a fost, cu siguranță intolerabil.

Într-o noapte de octombrie am văzut sosind pe aeroportul de la Natal avionul care aducea curierul săptămînal din Franța. Cîteva siluete se conturau vag lîngă pista ce abia se întrezărea în imensitatea terenului. Steluțele roșii ale balizelor încingeau solul. În bezna din jur, hangarele pă-

* După cîtva timp, trimotorul care redresase prestigiul Franței a fost scos la licitație și cît pe-aci să fie achiziționat pentru transportul sardelelor de pe coasta bretonă la Paris. Couzinet a făcut datorii ca să-l poată răscumpăra. (N.A.)

reau uriașe cavouri, portale de catedrală. Cantiniera indiancă striga pe careva în graiul moale, înmuiat și melodios, parfumat de toate farmecele Braziliei.

Dinspre Atlantic ne-a parvenit un murmur puternic. Pe cer s-au iscat șase lumini ce se deplasau împreună. Avionul, imens, a aterizat. Cînd bubuitul motoarelor s-a stins, a fost de parcă s-ar fi înălțat o citadelă a tăcerii. Din ea au ieșit cinci oameni. Cei doi piloți, navigatorul, radiotelegrafistul și mecanicul. Altundeva decît aici, fețele lor ar fi trecut neobservate. Dar în acest moment, ele au purtat, preț de cîteva secunde, amprenta unei maiestăți adînci și simple. Picioarele încercau tăria pămîntului.

Păreau că-și scuturâ de pe trăsături norii și noaptea.

Elicele avionului care urma să mă ducă la Ric se învîrteau. Sacii poștali veniți din Franța erau cîntăriți sub un hangar. Vreo cincisprezece bucăți. Zăceau acolo, sub bolta puternic iluminată, murdari, zgrunțuroși, amăriți. Pentru ei să fi amerizat Mermoz într-una din zilele anului 1930 pe Rio Potingui ? Pentru ei să se fi desprins de pe laguna Bonfim după cincizeci și trei de tentative ? Pentru ei să fi venit și plecat de patru ori cu *Curcubeul* ? Pentru ei să fi construit această pistă ? Pentru ei să fi desperat, luptat, riscat să-și schilodească sufletul ?

La 11 noiembrie 1935, Mermoz îi scria de la Natal prietenului său Joméli, la Rio :

„Încă un moment greu pe care l-am trecut. M-a îndurerat în mod deosebit pierderea lui Clavère. După cum știi, nutream pentru el o mare prietenie. Joia viitoare îmi propuneam să asist la căsătoria lui... În fine, n-au suferit. Judecînd după cadavrul lui Le Douigou, șocul a fost teribil. Nu cred ca marea să mai restituie ceea ce a înhățat. Sigur, asta ni-e meseria, dar cînd mă întorc cu gîndul pînă-n urmă

cu doisprezece ani, și recapitulez numele tuturor celor dispăruți, nu mă pot opri să nu-mi înconvoi spinarea. Am de pe acum impresia că aș fi un supraviețuitor. Apoi însă, ridic repede de tot capul ca să privesc drept înainte și să-mi urmez drumul către destinul meu, către destinul nostru comun, acela pe care, în fundul sufletelor noastre, ni-l dorim cu toții. De data asta nu mă opresc la Rio. Plec chiar la noapte cu *Santos-Dumont*. Socot să fiu din nou la Natal în primele zile ale lui decembrie și cîteva luni la rînd să fac cursa Dakar—Natal. Mi-e lehamite de Paris. Vreau să regăsesc adevărul, adevărul meu."

Gourp, Erable, Lécravain, Pranville, Négrin, Emler, Riguelle, Barbier, Hamm, Depecker, Clavère, Etienne...

Mermoz se gîndea adesea la ei. Ce piloți, ce camarazi, ce prieteni !

De la zborul inaugural al *Curcubeului*, traversaseră nu o dată împreună Atlanticul, Nu mai era o performanță. Dar într-o zi, Collenot a spus :

— Domnule Mermoz, am doi copii și n-aș vrea să fac traversări fără dumneavoastră.

Mermoz i-a făgăduit că așa va fi.

După cîteva luni însă l-a rugat pe Collenot să-l dezlege de cuvîntul dat. Linia cerea mecanici de elită pentru zbor. Noile hidroavioane puteau avea nevoie de știința lui Collenot. Absorbit de funcția sa de pilot-șef, Mermoz nu putea asigura curierul cu o suficientă regularitate pentru a justifica menținerea lui Collenot pe post de mecanic personal.

— Sigur, dacă aș insista, aș putea obține ce vrei, i-a spus Mermoz. Dar n-ar fi drept. Ar fi o pildă. Mă înțelegi, Collenot ?

— Înțeleg, domnule Mermoz, a răspuns Collenot, cavaler al Legiunii de Onoare, deținător a 3.000 de ore de zbor.

La 9 februarie 1936, Mermoz și Jean Gérard Fleury mergeau pe jos pe Champs-Elysées. Era o seară umedă și călduță. După obiceiul său Fleury vorbea mult și animat. Mermoz care, de regulă, aprecia vivacitatea prietenului, îl asculta absent. Cînd au ajuns în fața clădirii ziarului la care Fleury răspundea de rubrica aviatică, Mermoz l-a apucat de braț.

— Te însoțesc pînă la biroul tău, a spus el. Vreau să telefonez postului de radio Air France. Collenot traversează azi împreună cu Ponce și Barrière. Ar trebui să se apropie de Dakar, dar prefer să-i știu sosiți.

Fleury a cerut numărul și i-a trecut receptorul.

— Radio Air France ? Aici Mermoz. Care-i poziția lui *Ville-de-Buenos-Ayres* ?

O tăcere anormală l-a făcut pe Fleury să ridice capul. Fața lui Mermoz, împietrită, era de albeața cretei. Ca și cînd nu i-ar fi venit să creadă, i-a făcut semn lui Fleury să ia celălalt receptor. Fleury a auzit că, îndată după trecerea peste insula São Paulo, hidroavionul n-a mai emis nici un mesaj. În tot cursul zilei, posturile radio de coastă și vasele aflate în larg au lansat apeluri. Nici un răspuns.

Mermoz s-a lăsat să cadă într-un fotoliu. Mîinile i se crispaseră în jurul frunții. A rămas multă vreme așa, cu privirea inaccesibilă. Insula São Paulo... Ceaunul-cu-Negreală... Trîmbele negre de apă și avionul, mașină greoaie și înceată, obligată să zboare razant cu valurile...

Îl vedea și pe Collenot... Collenot care ceruse să traverseze doar cu el.... Collenot... Din gîtlejul lui Mermoz a scăpat un zgomot nedeslușit. Apoi a rostit cu o voce văduvită de orice expresie :

— La revedere, bătrîne, am nevoie să fiu singur.
Şi a dispărut.

Aşa cum am mai spus-o, întreaga viaţă a lui Mermoz a fost dominată de simboluri. Jocul lor magic continuă, dincolo de ea. În casa din Rocquigny, printre covoarele Palmyrei, mătăsurile Damascului, rogojinile maure, stofele marocane şi pielăria argentiniană am întîlnit, vara trecută, alături de mama lui Jean, o femeie timidă şi simplă, cu doi copii.

— Sînt micuţii Collenot şi mama lor, mi-a spus doamna Mermoz.

Iar cînd am rămas singuri, a adăugat :

— Aici, sînt la ei acasă.

Mermoz şi Serre au zburat la Dakar. Acolo au examinat îndeaproape cele două hidroavioane din seria cărora făcuse parte şi *Ville-de-Buenos-Ayres*. Fără să prevină pe nimeni, constructorul le adusese modificări periculoase. În ciuda rapoartelor încriminante ale pilotului-şef şi ale directorului materialelor, conducerea companiei s-a mulţumit doar cu suspendarea provizorie a acestor aparate.

După aceea, Mermoz şi-a reluat viaţa sa obişnuită. S-a achitat cu scrupulozitate de funcţiile sale administrative la Air France şi a continuat să zboare. Părea să fie acelaşi, ca şi înaintea dispariţiei lui Collenot. Poate mai tandru faţă de maică-sa şi mai atent cu prietenii.

Cine n-a simţit în acele momente mîna lui Mermoz aşezîndu-i-se pe umăr sau cuprinzîndu-i gîtul într-un moment de expansiune sau exaltare, n-are cum şti ce grad de frumuseţe, de intensitate şi de dăruire poate atinge tandreţea bărbătească. Sînt binefaceri pe care moartea nu le sleieşte.

În acea vară Mermoz a venit să se odihnească vreo cîteva zile pe coasta Mediteranei. Lucram pe atunci la

Saint-Tropez. Am cinat pe terasa restaurantului *Escale* din port. Apoi, o plimbare la voia întîmplării ne-a dus paşii de-a lungul ţărmului, departe de oraşel. Noapte întunecoasă şi caldă, saturată de mireasma densă a pinilor. Cîntec de valuri sparte de ţărm. O rază roşie a despicat golful. Mermoz a strigat cu un glas ce nu-i aparţinea :

— Priveşte, farul de la Natal ! Farul de la Natal !

Două luni mai tîrziu, pentru prima oară în viaţă, Mermoz s-a instalat.

Alesese, în apropierea Cetăţii Universitare, un apartament la ultimul etaj, cu ferestrele dînd spre parcul Montsouris. Aer şi lumină din belşug. Coroanele copacilor păreau că vor să dea buzna în camere. Mermoz era încîntat. Îşi adora biblioteca în curs de alcătuire, arătînd cu ingenuă mîndrie diversele sale achiziţii. Smulgea fiecărei zile petrecute la Paris cîteva momente pentru a scotoci prin dughenele anticarilor. Mîngîia cu încîntare legăturile cărţilor. Ai fi zis că adolescentul din Avenue du Maine revenise în apartamentul cu plafoanele înalte din parcul Montsouris.

Aici l-am surprins jucîndu-se cu două fetiţe pe care o prietenă i le adusese. O făcea atît de bine şi cu o asemenea plăcere, încît convingerea mea s-a cristalizat pe loc : Mermoz visase adesea să aibe un copil.

Cînd am rostit cu glas tare ceea ce îmi trecuse prin minte, Mermoz mi-a răspuns gînditor :

— E singura mea dorinţă care mi-a mai rămas. N-am însă dreptul. Sînt incapabil să întemeiez un cămin. Iar o femeie, copiii, au nevoie de un cămin. Fiecare cu adevărul său, bătrîne.

La finele lui noiembrie, Mermoz urma să ducă peste Atlantic poşta aeriană. A amînat zborul pentru săptămîna următoare.

toare ca să-i poată întîlni la Rio, între două traversări, pe Couzinet şi Fleury care soseau în capitala braziliană cu Zeppelinul. Cei trei prieteni se bucurau dinainte de această întîlnire.

La 6 decembrie, Mermoz părăseşte aerodromul de la Francazals, cel care luase locul vechiului aeroport toulousan Montaudran. În cursul după-amiezii schimbă avionul la Casablanca şi continuă spre Dakar. Pe la două de dimineaţă e la aeroportul Ouakam. Guillaumet, care fusese afectat serviciului regulat transatlantic, îl aşteaptă pe pistă ca să-l transporte cu maşina pînă la bazinul de unde decola hidroavionul. Mermoz sare din aparatul Dewoittine care-l adusese pînă acolo ca simplu pasager şi se întinde dezmorţindu-şi muşchii leneviţi de somn.

— Am dormit ca-ntr-un pat, spune el vesel. Altă viaţă decît în Bréguet 14 !

E într-o excelentă dispoziţie. Străbătînd Dakarul adormit, se opresc la biroul companiei Air France. Aici, Mermoz întreabă :

— Cine vine ca pilot secund ?

— Lanata, i se răspunde.

Era un nou venit şi nu traversase încă niciodată Atlanticul.

— Prefer pe careva dintre cei vechi, zice Mermoz. Nu voi avea timp să testez hidroavionul la Natal înaintea întoarcerii. Plec imediat la Rio cu poşta. Am stabilit să mă întîlnesc acolo cu Couzinet şi Fleury.

Brusc îl năpădeşte rîsul său clocotitor de copil şi-i spune lui Guillaumet :

— Cred că o să primesc din mîinile preşedintelui Vargas şi cravata de comandor al ordinului *Cruzero do Sur*.

Apoi, întorcîndu-se impacientat spre funcţionarul agenţiei :

— Cui îi vine rîndul după Lanata ?

Omul consultă o listă :

— Pichodou.

— Perfect, spune Mermoz.

Pichodou traversase de treizeci și opt de ori Atlanticul.

— Dar Lanata va fi furios, observă funcționarul.

— O să ia taxiul următor, replică Mermoz. Hai să-l căutăm pe Pichodou.

L-au trezit pe Pichodou care dormea lîngă nevastă-sa. Vrerea destinului era să bată la ușa aceasta.

La ora 3 și jumătate, Guillaumet i-a condus pe cei doi piloți pînă la pontonul de care era amarat hidroavionul *Crucea Sudului*. Înainte de a urca, Mermoz l-a salutat vesel cu mîna pe Guillaumet. Acesta a ascultat cum urlie motoarele ambalate la punct fix, și a urmărit cum decolează aparatul.

Apoi s-a dus să se culce. Pe la orele 6 a fost trezit de zgomotul unui avion care se întorcea la bază. Era *Crucea Sudului*. Una din cele patru elice cu pas variabil funcționa prost la turație mare. Amerizînd, Mermoz s-a interesat dacă nu există un alt aparat gata de zbor.

— Ne-ar trebui cîteva ore ca să-l punem la punct. i s-a răspuns.

— Atunci plec cu *Crucea Sudului*, a decis Mermoz. Curierul a așteptat și așa prea mult.

Elicea a fost reparată la repezeală. Cu puțin înainte de ora 7, Mermoz decola din nou.

Pînă la orele 10,47' radiotelegrafistul Cruvelhier a transmis OK-uri. Mermoz pilota. Pichodou moțăia, căpitanul de cursă lungă Ezan fixa poziția pe hartă, iar mecanicul Lavidalie inspecta din cînd în cînd cele patru motoare. Un zbor obișnuit, cu ocupații obișnuite.

La ora 10,47' cînd *Crucea Sudului* se afla la circa 800 de kilometri de coastă, staţia radio de la Dakar a primit din partea hidroavionului acest început de mesaj :

„Decuplăm motorul spate dreapta..."

Emisiunea s-a oprit brusc.

După cîteva ceasuri, Guillaumet a decolat ca să caute *Crucea Sudului.* Alertate, navele s-au abătut de pe rutele lor ca să scotocească oceanul exact în aceeaşi zonă în care, cu şase ani în urmă, se scufundase *Contele de La Vaulx.* Nici atunci, nici mai tîrziu, nu s-a găsit nimic.

— Şi timpul şi marea erau atît de frumoase, mi-a spus Guillaumet.

Tehnicienii afirmă că, din pricina vibraţiilor, una din elice s-a desprins, a forfecat fuselajul şi *Crucea Sudului* s-a dus ca un bolovan în adîncuri. Există toate temeiurile să se presupunsă că Mermoz zbura la 200 de metri deasupra apei.

Cînd, printr-un atroce joc de cablograme, s-a crezut că Mermoz e regăsit, a fost, pentru cîteva ore, o bucurie naţională. În prezent, Mermoz are o statuie la Buenos Aires, un far la Natal, o stelă comemorativă la Dakar, o stradă la Paris. Linia Franţa-America de Sud îi poartă numele. În jurul său s-a ţesut o legendă. Curînd, copiii o vor învăţa.

Dar dacă, pierind la comenzile *Crucii Sudului,* Mermoz ar fi putut presimţi aceste supreme omagii ale unei epoci care nu mai ştie să aducă asemenea prinosuri, sînt sigur că n-ar fi văzut în ele simbria cuvenită pentru existenţa sa. Nu cred să fi apucat — într-atît de rapidă i-a fost căderea — să-şi aşeze pe chip masca de războinic despre care mi-au vorbit toţi cei care zburînd cu el, l-au văzut înfruntînd primejdia. Ceea ce cred însă cu toată puterea inimii e că, văzîndu-se murind aşa cum şi-a

dorit-o, după ce trăise așa cum a voit, liber de orice compromis, neîntinat de nici o murdărie, nefăcînd altceva decît să iubească, să lupte, să rîdă și să sufere și măsurînd într-o fracțiune de secundă traiectoria care-l dusese de la Mainbressy deasupra Atlanticului, Jean Mermoz și-a văzut consfințit adevărul. Adevărul de care nu putem fi siguri decît în pragul morții.

HARTA ZBORURILOR LUI MERMOZ *

* Toate datele şi denumirile geografice corespund împărţirii politico-administrative din perioada la care se referă autorul. (N. red.).

Jean, fără ajutorul tău n-aș fi fost în stare să duc această carte la bun sfîrșit. Cît timp ți-am mers pe urme, mi-au fost alături rîsul tău, tristețile, forța și elanurile tale. Eram aproape fericit. Îți mulțumesc că m-ai silit să învăț, cuvînt cu cuvînt, povestea ta și a cohortei tale înaripate. Nu cunosc o alta mai frumoasă.

În dimineața asta însă mori încă odată.

Mi-e din nou frică.

Să mă fi înșelat oare de multe ori? Să te fi trădat? Mi-a fost oare îngăduit să spun tot ce am spus?

De ce nu-ți poți așeza mîna pe umărul meu? ar fi de ajuns ca să-mi redea siguranța.

Urma să-ți istorisim viața împreună. Rămas singur, am folosit în această povestire tot ce am putut învăța dintr-o meserie care, de la an la an, mă aduce, mai mult și mai mult, la disperare. Nimic nu reușește să reproducă vibrația luxuriantă a vieții. Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sînt capabil. Și toată dragostea ce ți-o port.

Dar vai, mai mult nu mi-a stat în putere.

Paris, duminică 13 martie 1939.

Lista lor, a celor care au vrut să se desprindă de pămînt, să cunoască beția neasemuită a zborului, să dea orizontului alte dimensiuni e lungă, aproape nesfîrșită. Icar, temerarul fiu al lui Dedal cel iscusit dar prudent, a intrat în legendă și astăzi o mare incredibil de albastră îi poartă numele. Povața tatălui suna așa :

Icare-i zicea el, în zboru-ți
Drumul de mijloc să-l ții, e sfatul ce-ți dau.
Dacă-n cale prea jos cobori, îți va fi îngreuiată de apă aripa,
Iar de urca-vei prea sus, ți s-ar arde de focul din soare.
Zboară între aceste două și ascultă porunca-mi. *

Orgoliul, nobilul orgoliu a fost însă mai puternic decît glasul cuminteniei și primul zburător al omenirii a plătit cu viața cutezătoarea sa tentativă.

Aveau să-i urmeze mulți.

Simon Magul, mort cu aripile frînte în anul 61 e.n., arabul Abdul Kassim, aceeași soartă în 880, călugărul benedictin Giovani Battista Dante, în 1420, țăranul rus Nikita (care, spre deosebire de predecesorii săi, a izbutit chiar să planeze), decapitat apoi din porunca țarului Ivan cel Groaznic pentru că „omul nu este pasăre și nu are aripi, și dacă și le face e potrivnic firii... iar de s-a unit

* Publius Ovidius Naso, *„Metamorfoze"* în românește de Maria Valeria Petrescu.

cu duhul rău să fie descăpățînat și diavolcasca născocire, arsă." Și lista continuă, continuă la nesfîrșit...

Sub iespedea legendei își doarme somnul de veci Manole al nostru, răpus de vanitatea stăpînitorilor ; solitar se înalță. purtîndu-și în creștet vulturul, obeliscul lui Aurel Vlaicu ; cimitirele lumii sînt pline de morminte cu o elice înfiptă în pămînt în chip de stelă funerară.

De la obscuri, de la anonimi la celebrități, cu toții au visat, au vrut, au pătimit pentru același lucru : să zboare.

Numele lor uneori îl cunoaștem, alteori l-am uitat, sau poate nici nu l-am știut vreodată, dar acești nebuni sublimi, acești temerari cavaleri ai unei alte Mese Rotunde porniți nu ca să-și însușească, ci ca să dăruiască neștiuților lor semeni potirul fermecat al Graalului, au sfîșiat pentru noi, contemporanii sau urmașii lor, zăbranicele ignoranței, au dilatat sfera cunoașterii, au jalonat dificilul drum al progresului cu gîndul lor înflăcărat, cu arzătorul lor suflu epic, cu sîngele lor niciodată drămuit.

În Panteonul universal ce poate se va înălța totuși vreodată întru memoria și gloria nepieritoare a tuturor celor care au vrut să împlinească dacă nu cea mai veche, dar în ori ce caz cea mai nobilă năzuință a omului, ZBORUL, numele românești vor străluci cu litere de aur ca unii ce am adus din plin prinosul nostru de inteligență și jertfe la împlinirea marelui vis.

Să nu uităm că românul Traian Vuia a fost *primul om din lume* care s-a desprins de pămînt cu un aparat mai greu decît aerul, desprinderea făcîndu-se cu *mijloace proprii* și nu prin cele auxiliare, ca de pildă, în cazul fraților Wright. E cu neputință ca prin această modestă „postfață" să reparăm o monumentală nedreptate — și nici nu ne-o propunem — dar restabilirea dreptului la o prioritate absolută se impune. La 18 martie 1906, pe cîmpul de la Mon-

tesson, lîngă Paris, aparatul *Vuia Nr. 1*, pilotat de constructor, s-a înălţat de la sol cu aproximativ 1 metru, a parcurs în zbor distanţa de 12 metri şi a aterizat nevătămat. La 24 iunie, acelaşi an, la Issy-les-Moulineux, Vuia zboară din nou. La 12 şi apoi 19 august, aparatul compatriotului nostru parcurge în zbor 24—25 metri. Şi totuşi, meritul oficial de a fi primul om care a zburat cu un aparat mai greu decît aerul, cu decolare autonomă, i-a revenit brazilianului Santos-Dumont. Dar tentativa acestuia a avut loc abia la 13 septembrie 1906, iar aparatul lui a efectuat un salt doar de 7 metri, la o înălţime de 0,7, m. şi s-a avariat la contactul cu solul. Explicaţii au existat, plauzibile sau aberante, dar cuvenita corectare publică nu s-a produs încă.

De Vlaicu, de „maistoraşul Aurel", ştim cu toţii. În anul 1912, la Aspern-Viena, în faţa a peste 20.000 de spectatori, modestul pilot român, tot el şi constructor, veşnic înglodat în datorii, concurează alături de celebrităţi mondiale ca Roland Garros, Moineau, Michel Molla şi alţii veniţi din opt ţări ale lumii ; concurează şi se plasează primul la aruncarea unei greutăţi la ţintă, primul la proba de viraj şi al doilea, la o diferenţă de numai 2 cm., la proba de aterizare la punct fix.

În anul 1909 ia fiinţă la Chitila prima şcoală de zbor din România şi, totodată, una din primele din lume. Se naşte astfel aviaţia română, o aviaţie care, de atunci şi pînă acum, a purtat pe aripi, cu indefectibilă cinste, culorile Patriei.

Numele aşilor ei le întîlnim pe plăcuţele străzilor, le citim dăltuite în piatra monumentelor, le vedem înscrise pe lespezile comemorative. Poate nu toate, poate nu atît de des precum ar merita. Mircea Zorileanu, Ştefan Proto-

popescu, Andrei Popovici, Alexandru Pașcanu, Gheorghe Caranda, Gheorghe Negel sînt nume de pionieri.

Primul război mondial a făcut din avion, pînă atunci o fascinantă jucărie, insolită și inofensivă, o teribilă armă de luptă. Pe cerul Franței, Nieuporturi cu cocardă tricoloră și Fokkeruri cu cruce neagră pe fuselaj se înfruntau într-un cumplit carusel al morții. Numele francezului Georges Guynemer — 54 de victorii — și al germanului Manfred von Richthofen — 80 de victorii — intrau în legendă. Deasupra cîmpurilor de bătălie de la Mărășești, Nămoloasa, Oituz piloții români continuau tradițiile glorioase ale acestui neam. Comentînd cauzele înfrîngerii de la Mărășești, comandantul Armatei I-a austro-ungare arăta că una din ele a fost „admirabila cooperare între infanteria, artileria și aviația română. „Iar generalul Eremia Grigorescu, comandantul frontului din Moldova, își încheia Ordinul de zi nr. 96 din 12 august 1917, ordin prin care releva strălucitele fapte de arme ale Grupului 2 Aeronautic, cu următoarele cuvinte : „Prin mine, întreaga țară vă este recunoscătoare." În acele zile, cînd însăși existența noastră ca stat liber și independent era pusă în cumpăna istorici, nume ca Egon Nasta, Vasile Craiu, Marin Popescu, Gheorghe Stîlpeanu — și n-am citat decît cîteva dintr-o glorioasă pletoră — cavaleri ai Ordinului „Mihai Viteazul", au devenit sinonime ale curajului, abnegației, spiritului de sacrificiu.

Odată stins bubuitul tunurilor, aviația s-a adaptat, rapid și firesc, noilor condiții de pace, dezvoltarea ei amorsînd o uluitoare linie ascendentă. Au apărut companii aeriene pentru transportul mărfurilor și al călătorilor, anul 1919, deci primul an de pace, consemnînd și primele zboruri civile regulate : Berlin—Leipzig—Weimar ; Paris—Lille—Toulouse—Barcelona—Casablanca ; Manchester—Southport—Blackpool. Evident, și de data aceasta,

românii au fost prezenți. La 23 iulie 1919, în cadrul Conferinței de pace de la Paris, Nicolae Titulescu arăta că aviația poate și trebuie să aducă o importantă contribuție la întărirea legăturilor dintre state și la asigurarea unei păci trainice ; totodată, diplomatul român propunea înființarea unor companii internaționale de transport aerian și oferea în acest scop contribuția statului român. La mai puțin de trei luni de la această propunere, mai exact la 13 octombrie 1919, s-a încheiat „Convenția pentru reglementarea navigației aeriene" la care au aderat 26 de state, România numărîndu-se printre țările fondatoare. După alte cîteva luni ia ființă Compania Franco– Română de Navigație Aeriană. Ruta ei, Paris—Strasbourg—Praga—Viena—Budapesta—Belgrad—București—Istanbul, reprezenta prima trăsură de unire între vestul Europei și țărmurile Asiei Mici.

În anul 1926 se deschide oficial traficul aerian intern, pe două rute ; București—Galați—Chișinău și București—Galați—Iași—Cernăuți. Doi ani mai tîrziu, acestor linii li se adaugă alte două : București—Cluj și București—Constanța. Iar în anul 1930 ia ființă și prima companie de transport aerian cu denumirea *Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat* (L.A.R.E.S.). Anii următori aduc la noi în țară o dezvoltare impetuoasă a aviației civile. Apar noi aeroporturi cu infrastructuri moderne, se balizează terenurile pentru zboruri de noapte, traficul aerian se intețește și, pentru prima oară în cursele de călători, alături de mărci reputate ca Potez, De Havilland, Junkers, e folosit și un aparat de construcție integral românească, *I.C.A.R.-comercial*. Liniilor interne, acum 8 la număr, li se adaugă 4 linii externe : București –Cernăuți—Lvov —Varșovia—Gdynia : București—Cluj—Užgorod—Pieștany—Praga ; București—Belgrad—Zagreb —Veneția—Milano și, în sfîr-

şit, Bucureşti—Sofia—Salonic—Atena—Rodos—Tel-Aviv. Numele unor piloţi de linie ca Anton Ştefănescu, Ion Dodani, Max Manolescu, Ion Dincă, Mihai Focşeneanu, Milan Giosan, Emil Negoiţă, Stelian Tudose ş.a. au devenit pentru pasageri sinonimul securităţii şi reuşitei zborului.

Declanşarea, în septembrie 1939, a celui de al doilea război mondial a determinat scurtarea sau întreruperea unor curse externe. În luna octombrie a aceluiaşi an, revista „România aeriană" scria: „Marea flotă aeriană L.A.R.E.S. intră mîndră în hangarele de iernare, intactă după ce a străbătut, de la începuturile exploatării, peste 3 milioane de kilometri, fără incidente şi fără *nici un accident.*" (sublinierea noastră). Tot în această perioadă, din iniţiativa temerarei aviatoare Marina Ştirbei, ia fiinţă ceea ce, puţin mai tîrziu, avea să se numească „Escadrila Albă" şi să reprezinte embrionul aviaţiei noastre sanitare.

Firește, nu intră în intenţia autorului acestor rînduri să facă un istoric al aviaţiei româneşti. Perioada acestei succinte treceri în revistă este, oarecum, şi perioada debuturilor, iar apoi a gloriei lui Jean Mermoz. N-am vrea s-o încheiem înainte de a pomeni numele şi evoca faptele unui alt contemporan român al virtuozului pilot francez, nume din păcate prea puţin cunoscut nu numai peste hotare, dar chiar şi la noi în ţară.

Printre numeroşii, foarte numeroşii zburători români care s-au ilustrat prin fantasticul lor curaj şi neasemuita lor măiestrie în arta pilotajului — am cita în acest sens doar celebra formaţie „Dracii Roşii" (M. Pantazi, Petre Ivanovici, Max Manolescu) care au repurtat succese excepţionale în ţară şi în străinătate — nu poate fi omis, zicem ,în nici un caz, căpitanul-aviator Gheorghe Băncilescu.

În ziua de 12 septembrie 1926, în cadrul unei tentative de zbor fără escală Paris—București, avionul Potez-25, pilotat de Bănciulescu, percutează din pricina ceții un munte din Cehoslovacia. Accidentul se soldează cu moartea mecanicului Ion Stoica și cu fracturarea picioarelor pilotului. Amputarea nu poate fi evitată. Teoretic, Gheorghe Bănciulescu devine un infirm irecuperabil, condamnat să-și ducă zilele într-un cărucior de invalid. Dar numai teoretic. Pentru că, dînd dovadă de o tenacitate ieșită din comun, cu proteze la ambele picioare — și să ne gîndim la nivelul tehnic al ortopediei din acea vreme — Bănciulescu reia antrenamentele. În 1928 zboară din nou. Este primul pilot din lume, înaintea englezului Bader, înaintea sovieticului Maresiev, care pilotează manevrînd paloniere le cu proteza. Și să ne mai gîndim că la acea epocă pilotajul era încă o trîntă, un corp-la-corp cu aerul, cu condițiile meteorologice, cu fragilitatea aparatelor !

Din acest moment, palmaresul său devine de-a dreptul prodigios. În 1933, avansat între timp locotenent-comandor, realizează un circuit aerian de 9 zile, pe un avion de construcție românească, S.E.T.-41, pe ruta București—Barcelona—Madrid—Paris—Londra—Paris—Praga—Viena—Belgrad—București. Urmează, tot în 1933, un alt raid : Damasc—Rayak—Adna—București. Apoi, în mai 1934, tot pe un S.E.T.-41, străbate un traseu fabulos : București—Sofia—Istanbul—Alep—Gaza—Cairo—Alexandria—Bengazi — Tripoli — Tunis — Palermo — Roma — Zagreb — Belgrad — București. Aproape imediat, pe un I.A.R.-23, urmează zborul direct București—Varșovia—București. 2.400 de kilometri. Enorm pentru acea vreme.

În 1935, Federația aeronautică internațională solicită autorităților românești să permită locotenent-comandorului Gheorghe Bănciulescu să prospecteze și să verifice con-

diţiile de zbor pe cîteva rute aeriene din Asia Mică şi Africa, rute pînă atunci neexplorate de nimeni. Era nevoie de această prospecţie în vederea stabilirii unor trasee optime pentru companiile franceze de transport. *Ipso facto*, această cerere reprezenta o recunoaştere internaţională a calităţilor excepţionale ale pilotului român căci nu de aviatori duceau lipsă francezii. Însoţit de George Bibescu, un alt temerar zburător, şi de mecanicul francez Louis Agnus, decolează la 18 martie 1935 de pe aeroportul de la Cairo. E un adevărat maraton aerian de 13.000 de kilometri parcurşi în numai 72 ore de zbor. La înapoiere, o boală tropicală contractată pe drum îl doboară. Moare la 12 aprilie 1935 într-un spital din Cairo.

A fost contemporanul lui Jean Mermoz. În trecerea în nefiinţă, l-a devansat cu un an şi 239 de zile.

„Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sînt capabil. Şi toată dragostea ce ţi-o port.

Dar vai, mai mult nu-mi stă în putere."

Epitaf aşternut de o mînă de prieten pe această stelă funerară care este o carte, o carte ce adună în paginile ei tot clocotul, tot zbuciumul, toate înălţările şi prăbuşirile unei vieţi. A vieţii unui BĂRBAT.

Iar Joseph Kessel a ştiut ce este aceea bărbăţia. A deprins-o în 1916, pe cerul Franţei, în sacadele răguşite ale mitralierelor inamice, avînd drept unică pavăză pînza subţire şi ceruită a carlingei. I-a deslușit slova aspră în urletele simunului saharian, în mugetele apocaliptice ale taifunurilor din Pacific, în strigătele războinicilor danakili, ale dervişilor dopaţi cu heroină, ale fanaticilor mau-mau, peste tot unde l-a purtat meseria lui de reporter de şoc. Şi s-a reconfruntat cu ea în anii celui de al doilea război

mondial cînd a îmbrăcat uniforma de ofiţer-aviator al Forţelor Franceze Libere ca să efectueze pentru R.A.F. misiuni speciale în Franţa ocupată.

Romancier prolific, cu peste treizeci de lucrări, Kessel a imprimat tuturor personajelor sale amprenta propriului temperament ; pasionale, violente, ireductibile, generoase, leale, aceste personaje umplu paginile numeroaselor sale cărţi cu tumultul unor existenţe ieşite din comun. Identici între ei, indiferent de latitudinea geografică, de poziţia lor socială, de rasă sau confesiune, eroii lui Kessel caută şi trăiesc plenar aventura, îşi sug anteic vlaga din ea, au frenezia existenţei tensionate la maximum.

Eroul acestei cărţi nu mai este însă o ficţiune, o plămădeală romanescă, proiecţia pe un ecran pînă atunci virgin a unor trăsături, particularităţi, gesturi şi situaţii.

Jean Mermoz a fost o realitate.

Kessel l-a cunoscut şi l-a iubit aşa cum pot iubi numai bărbaţii mari atunci cînd îşi descoperă alter-ego-ul, cînd îi înfrăţeşte aceeaşi sete de infinit, aceeaşi voluptate a riscului, aceeaşi căutare a perfecţiunii, aceeaşi orgolioasă nevoie de a nega imposibilul.

Iar cînd Mermoz, împlinindu-şi destinul, a dispărut undeva în largul Atlanticului de Sud, pe care în sfîrşit îl biruise, într-un punct imposibil de localizat pe vreo hartă, înghiţit de un mormînt peste care nu se va putea apleca niciodată o mamă, nu se va putea depune niciodată o floare, din suferinţa şi durerea prietenului s-a născut o carte : ACEASTA.

PAVEL POPESCU

CUPRINS

CARTEA A TREIA
Cuceritorul Americilor

I. Funcționarul 3
II. Zi și noapte 26
III. La 27 de ani... 41
IV. Platoul celor trei condori 69
V. Capcana cea mare 91

CARTEA A PATRA
Chemarea Atlanticului

I. *Contele de La Vaulx* 97
II. *Curcubeul* 130
III. *Crucea Sudului* 163

Postfață 197

Coperta de
MIHAI MĂNESCU

Joseph Kessel
MERMOZ
Editions Gallimard
© Editions Gallimard, 1938, renouvelé en 1965

Redactor : MANUELA CORAVU
Tehnoredactor : VALERIA PETROVICI

Bun de tipar : 3.06.1985.
Apărut 1985. Coli de tipar 6,5.

Comanda nr. 50 270
Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii"
Piața Scînteii nr. 1, București,
Republica Socialistă România

Vol I—II, Lei 18,50

O dată ajuns la înălțimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Cîteva secunde avionul a zburat așa cum se așteptă să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mîini. Le-a înșfăcat la loc, dar în van ; parcă strivit de un baros gigantic, fuselajul se torsiona, se dezarticula. Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărîma în aer. Era sfîrșitul...

Inlănțuit de fuselaj, se prăbușea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năpraznic. A văzut cum se desprinde aripa stîngă a aparatului. In spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundîndu-l. Solul urca spre el cu o viteză de coșmar. Intr-un tîrziu, cu o scrîșnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărîmițat și Mermoz n-a mai fost decît una din rămășițele avionului sfărîmat, sfîșiat, pulverizat. A căzut ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simțit zgîlțîit de un șoc teribil și a avut impresia că e agățat în vid. Se deschisese parașuta...

EDITURA MERIDIANE